

# koster

KOSTER ARMATÖRLERİ VE İŞLETMECİLERİ DERNEĞİ DERGİSİ

## RÖPORTAJ

### Selim Dursun

"Amacımız, denizciliğimizi küresel çapta dünya ülkeleri arasında üst sıralara taşımaktır."

## MERCEK

Kişisel Verilerin Korunması Kanunu ve Denizcilik Şirketlerinin Yükümlülükleri

## Erhan Göçmen

Parti Devam Ediyor...

## DOSYA

Gemi Alım-Satımı: Stratejik Yol Haritası Nasıl Olmalı?

## ISTFIX RAPORU

## Osman Öndeş

Geçmiş Zaman Olur ki...



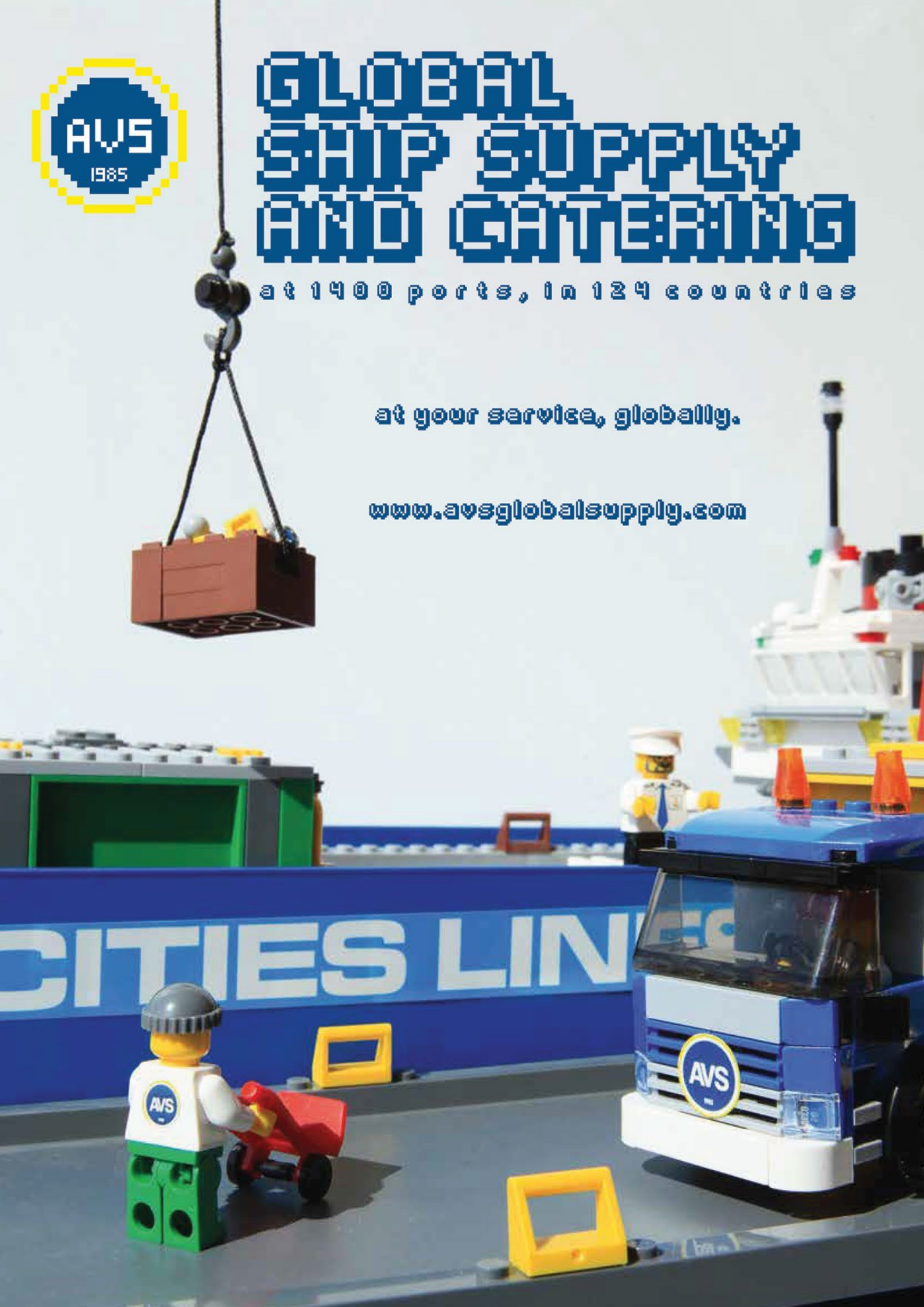


# GLOBAL SHIP SUPPLY AND GATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

[www.avsglobalsupply.com](http://www.avsglobalsupply.com)





# UNIMARIN

## DENİZ TAŞIMACILIĞINDA

### GENÇ FİLO, GÜVENİLİR ÇÖZÜMLER...



#### GEMİLERİMİZ



M/V MEHMET AGA / 9168 DWT



M/V MEHMET BEY / 8764 DWT



M/V HIZIR / 8100 DWT



M/V CELİK 1 / 7936 DWT



M/V TEVFIK BEY / 8139 DWT



M/V SELAM / 7713 DWT

**UNIMARIN DENİZCİLİK SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.**

Emek Mh. Nato Yolu No:282 Kat:2 Sancaktepe - İstanbul / TÜRKİYE / Tel: +90 216 540 5760 - 61 / Fax: +90 216 540 5762

[unimarin@unimarin.com](mailto:unimarin@unimarin.com) / [www.unimarin.com](http://www.unimarin.com)



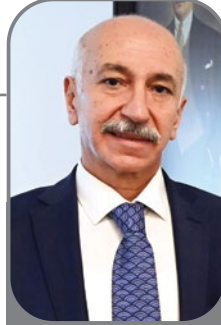
Pınar Kalkavan Sesel

6

Dünya Ticaretine  
Artı Değer Katmaya  
Devam ediyoruz

20

Röportaj



Selim Dursun



Erhan Göçmen

28

Parti Devam Ediyor...

36

Armatör Açısından  
Bunkera Bakış



Ada Ezgi Başer

38

Deniz Eğitimi ve Zabitan Sınıfını  
Bekleyen Sorunlar

Dr. Öğr. Üyesi Hasan  
Bora Usluer

Yıl: 6

Yerel - Süreli  
3 ayda bir yayınlanır

**Sahibi**

KOSDER Adına Yönetim Kurulu Başkanı  
Zeynep Pınar Kalkavan Sesel

**Yazı İşleri Müdürü**

Gökhan Çakıcı

**Yayın Danışma Kurulu**

Hüseyin Kocabaş, Burak Akartaş, Vehbi Koç,  
Salih Zeki Çakır

**İdare Merkezi**

KOSTER ARMATÖRLERİ VE  
İŞLETMECİLERİ DERNEĞİ  
Küçüksu Cad. Kesim Sok. No:1  
Temaş Plaza Kat:8  
Daire: 15 Ümraniye - İstanbul  
Tel: 444 43 86  
Fax: +90 216 428 72 16  
[kosder@kosder.net](mailto:kosder@kosder.net)  
[www.kosder.org](http://www.kosder.org)

**Yayına Hazırlık**

İstanbul Denizcilik Araştırma, Geliştirme  
Yayıncılık ve Danışmanlık A.Ş.

**Genel Yayın Yönetmeni ve Koordinatörü**

Sedat Dumlu  
[sedatdumlu@kosder.net](mailto:sedatdumlu@kosder.net)

**Editör**

Fatih Karadereli  
[fatihkaradereli@gmail.com](mailto:fatihkaradereli@gmail.com)

Ömür Topaloğlu  
[omurtpl@windowslive.com](mailto:omurtpl@windowslive.com)

**Grafik**

MantaLive

**Reklam Rezervasyon**[kosder@kosder.net](mailto:kosder@kosder.net)**Matbaa Baskı**

ENTPA Basım Reklam Kağıt  
San. Tic. LTD. ŞTİ.  
Yavuz Selim Mah. Serdivan Cad. No:22/1  
Beykoz / İstanbul

*KOSTER Dergisi'nde yayınlanan tüm yazı ve fotoğrafların hakları, logosu ve isim hakkı KOSTER Dergisi'ne aittir. Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir. Bu yazılardan KOSTER Dergisi sorumluluk üstlenmez. Kaynak göstermek koşuluyla alıntı yapılabilir.*

6

**Pınar Kalkavan Sesel**  
Dünya Ticaretine  
Artı Değer Katmaya  
Devam ediyoruz

8

**KOSDER Üyeleri,  
Kahvaltıda Buluştu**

10

**KOSDER Yönetim  
Kurulu'ndan Denizcilik  
İdaresine Ziyaret**

11

**KOSDER, GATERS  
Projesi Endüstri Danışma  
Kurulu'nda Yer Alacak**

12

**İMEAK Deniz Ticaret  
Odası'ndan KOSDER'e  
Hayırlı Olsun Ziyareti**

**KOSDER Yönetim  
Kurulu'ndan TAB'a  
Ziyaret**

13

**KOSDER Akademi Sektör  
Söyleşileri Devam ediyor**

16

**Yunan Koster  
Armatörleri Derneği'nden  
KOSDER'e Ziyaret**

17

**KOSDER Heyeti, Sel  
Bölgesini Ziyaret etti**

18

**İMEAK Deniz Ticaret  
Odası Müşterek  
Meslek Komiteleri  
Toplantısı Demokrasi ve  
Özgürlükler Adası'nda  
Gerçekleştirildi**

20

**RÖPORTAJ**  
Selim Dursun

28

**Erhan Göçmen**  
Parti Devam Ediyor...

30

**DOSYA**  
Gemi Alım-Satımı:  
Stratejik Yol Haritası  
Nasıl Olmalı?  
-Şendoğan Göksu  
-İsa Temel  
-Gökhan Özcan

36

**Ada Ezgi Başer**  
Armatör Açısından  
Bunkera Bakış

38

**Dr. Öğr. Üyesi Hasan  
Bora Usluer**  
Deniz Eğitimi ve Zabitan  
Sınıfını Bekleyen Sorunlar

40

**Murat Bakal**  
Denizcilik Sektörünün  
Geleceği Hangi  
Teknolojiler ile  
Şekilleniyor

42

**Mustafa Çalışkan**  
Emirle Gemi Böyle  
Batırılır!

46

**Recep Odabaş**  
Denizcilikte Zabitan  
Açığı ve Çözüm Önerileri

51

**MERCEK:**  
**Kişisel Verilerin Korun-  
ması Kanunu ve Denizci-  
lik Şirketlerinin Yüküm-  
lülükleri**  
- Av. Evrim Uygur  
Yamaner  
- Av. Müh. Ömer Özer

57

**Faruk Emre Yıldırım**  
Erken Dönem Türk  
Denizcilik Tarihi II

60

**Röportaj**  
Taha İsmet Özel

66

**Osman Öndeş**  
Geçmiş Zaman Olur ki...

70

**Duygu Karaoğlanoğlu**  
Gemi Adamlarının  
Yaşadığı Yorgunluk

71

**Yasemin Coşkunöz**  
Beslenme Alışkanlıklarını  
Nasıl Değiştiririz?

72

**ISTFIX**

76

**Kitap Tanıtım**



Mustafa Çalışkan

42

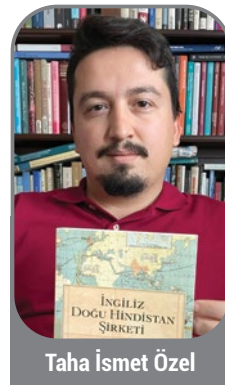
Emirle  
Gemi Böyle  
Batırılır!



Faruk Emre Yıldırım

57

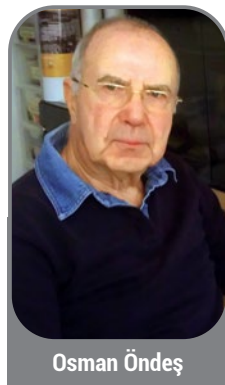
Erken  
Dönem Türk  
Denizcilik  
Tarihi II



Taha İsmet Özel

60

Röportaj



Osman Öndeş

66

Geçmiş Zaman  
Olur ki...

# Dünya Ticaretine Artı Değer Katmaya Devam ediyoruz

**Pınar Kalkavan Sesel**  
KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı



İngiliz Şair Lord Byron'un: "Derin deniz öyle bir cemiyettir ki, hiçbir şey onun huzurunu bozmaz." sözleriyle betimlediği gibi huzurun kaynağı olan denizler; ülkemiz ve ticaretimizin can suyu olmaya devam ediyor. Global ticaretin yoğunluğu ve pandeminin azalan ancak sona ermeyen etkileri içerisinde deniz taşımacılığı; üzerine düşen görevi yerine getirerek tedarik zincirinin sürekliliğine katkı sağlıyor. Bölge denizciliğimiz açısından anahtar pozisyonda bulunan koster gemileri; her zaman olduğu gibi günümüzde de dünya ticaretine artı değer katmayı sürdürüyor. Ortaya çıkan bu kazanımlar; kosterlerin ulusal ve uluslararası alanda farkındalığının artırılması ve daha aktif bir şekilde küresel denizciliğin her aşamasında var olması gerekliliğini ortaya koyuyor. İçerisinde bulunduğumuz bu hassas dönemde, Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) olarak ortaya koyduğumuz vizyonla; koster gemilerinin sağladığı katma değeri gündemde tutmaya gayret gösteriyoruz. Nitekim, salgın ve ekonomik kriz kaynaklı risklerin özellikle bölgemizde bulunan ülkelerde oluşturduğu etkiyi bertaraf etme konusunda koster taşımacılığının üstlendiği rol önem arz ediyor.

Öte yandan Derneğimizin yıl boyunca gerçekleştirdiği faaliyetlere dikkat çekmek gerekiyor. Özellikle pandeminin başlangıcından bu yana süregelen ve 2021 yılında da hız kesmeden devam eden KOSDER Akademi sektör söyleşilerine ayrı bir parantez açmak faydalı olacaktır. Türk ve dünya denizciliğini yakından ilgilendiren başlıkları uzman konuklarla ele alan söyleşilerimizin, koronavirüsün oluşturduğu olumsuz havayı bir nebze de olsa dağıtmaya yarar sağladığı kanaatini oluşturduğu biliniyor. Bu bilinirlik, üyelerimizin ve diğer sektör paydaşlarımızın gösterdiği teveccüh; panel, eğitim ve söyleşilerimizin daimi olması konusunda bizlerin motivasyonunu artırıyor. Denizci öğrencilerimizin etkinliklerimize sağladıkları yoğun katılımlarının ve olumlu geri dönüşlerinin memnuniyet verici bir gelişme olduğunu ayrıca belirtmek gerekiyor.

Malumunuz, deniz taşımacılığının sınırları ortandan kaldıran yapısı; ticari avantajları sunmanın yanı sıra sivil toplum kuruluşları için de kıymetli bir iletişim ağı oluşmasına ve katkı sağlıyor. Özellikle bölgemizde bulunan ülkelerin denizci sivil toplum kuruluşlarıyla kurulacak ilişkilerin artırılması ve daha ileri bir seviyeye taşınması

büyük bir önem taşıyor. Geçtiğimiz aylarda Yunan Koster Armatörleri Derneği'nin (HSSA) KOSDER'e yaptığı ziyaret ve ardından büyük bir misafirperverlik örneği göstererek Yönetim Kurulumuzu Yunanistan'da ağırlamalarını; bu minvalde atılmış iki önemli adım olarak görüyoruz. KOSDER ve HSSA'nın bu ziyaretler neticesinde ortak hareket etme konusunda vardıkları mutabakatın ve gelecekte iş birliği içerisinde hayata geçireceği projelerin iki ülke denizciliğine katkı sağlayacağına inanıyoruz.

Son olarak; her yıl olduğu gibi bu yıl da Derneğimizin yaptığı çalışma ve faaliyetlerde desteklerini esirgemeyen; bizleri cesaretlendiren tüm üyelerimize teşekkürlerimi sunuyorum. Bu vesileyle; KOSDER'in başlıca değeri olan üyelerimizin, tüm denizcilik camiamızın ve dünya sularında fedakârca mesleklerini icra eden gemi insanlarımızın yeni yılını kutluyor, 2022'nin ülkemize ve tüm dünyaya sağlık, barış ve mutluluk getirmesini temenni ediyorum.

Istanbul  
London  
New Jersey

kimileri hep **yol** gösterir.

**Omni**

IN PARTNERSHIP WITH



**LOCKTON**

Broking done differently

Marine Insurance Brokers  
[www.omnilt.com](http://www.omnilt.com)



## KOSDER Üyeleri, Kahvaltıda Buluştu

*Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) 2 Ekim Cumartesi günü kahvaltılı organizasyonunda üyeleriyle bir araya geldi.*

Organizasyonun açılış konuşmasını yapan KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel programa katılanlara teşekkürlerini sunarak; "KOSDER bize bu güzel dostlukları sağladı, pandemi ise dostluğun anlamını anlamamızı sağladı." ifadelerini kullandı.

Etkinlikte aynı zamanda KOSDER Akademi'nin her ay Türk denizcilerinin istifadesine sunduğu; Navlun Piyasaları ve Ekonomik Gelişmeler Söyleşisi de gerçekleştirildi. Konuşmacı kadrosunu; Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Semih Dinçel, Dünya Gazetesi Yönetim Kurulu Başkanı Hakan Güldağ ve Navis Danışmanlık Koordinatörü Engin Koçak'ın oluşturduğu söyleşinin moderatörlüğünü de KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Gökhan Özcan yaptı.

KOSDER üyelerinin yoğun ilgi gösterdiği kahvaltının sponsorluğunu ise; Ekol Denizcilik Eğitim Merkezi üstlendi.









## KOSDER Yönetim Kurulu'ndan Denizcilik İdaresine Ziyaret

*Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) Yönetim Kurulu, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bir dizi ziyaret gerçekleştirdi.*

29 Eylül Çarşamba günü yapılan ziyaretlerde; KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Hakan Çendik ve Yönetim Kurulu Üyeleri; Metin Şener, Teoman Mustafa Akyol ve Tolga Tomba Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın üst düzey isimleriyle bir araya geldi.

KOSDER heyetini; Ankara temalarında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Selim Dursun makamında kabul etti. Ziyarette; Türk denizciliğinin güncel durumu ve sektör paydaşlarının sorunları ile çözüm yollarına ilişkin konular ele alındı.

Bakanlıktaki diğer bir ziyarette ise; Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan ve Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, heyeti kabul etti.

Yönetim Kurulu Üyelerinin taleplerini dinleyen Ünal Baylan ve Salih Tan ziyaretlerinden ötürü duydukları mem-

nuniyeti dile getirdi. KOSDER heyeti önümüzdeki süreçte de idare ile iş birliği içerisinde çalışmalarını sürdüreceklarini belirterek, kabullerinden ötürü Baylan ve Tan'a teşekkür etti.

Yönetim Kurulu Üyeleri ayrıca, geçtiğimiz temmuz ayında Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü olarak atanan Salih Tan'a yeni görevinde başarı dileklerinde bulundu.





## KOSDER, GATERS Projesi Endüstri Danışma Kurulu'nda Yer Alacak

*Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER), gemilerde yakıt sarfiyatını ve egzoz kirliliğini azaltmak amacıyla hayata geçirilmesi planlanan GATERS Projesi'nin Endüstri Danışma Kurulu'na dahil oldu.*

18 üye ve yaklaşık 6 milyon euro toplam bütçe ile üç yıllık bir iş birliğine dayalı inovasyon eylemi projesi olan GATERS'ın European Commission (EC) H-2020 Programı çatısı altında hayata geçirilmesi planlanıyor.

Projenin Danışma Kurulu'nda yer alacak KOSDER, GATERS'ın yaygınlaşması ve kullanım hedeflerine ulaşabilmesi için katkıda bulunacak. GATERS yetkilileri tarafından projenin gelişimi ve son durumu hakkında kurul üyelerine belirli periyotlarda bilgilendirme yapılacaktır.

Proje; reel veriler sağlamak adına bir kıyı gemisine ve daha geniş gemi türlerine uygulanarak; yenilikçi ve enerji tasarruflu bir cihaz olan Gate Dümen Sistemi'nin (GRS) faydalarını tespit etmeyi amaçlıyor.

Konuyu ilişkin değerlendirmelerde bulunan KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, IMO 2023

Regülasyonlarının uygulanmaya konmasına kısa bir zaman kala böyle bir projenin destekçisi olmanın kendilerini de heyecanlandığını kaydetti. Başkan Sesel, GATERS Endüstri Danışma Kurulu'nun diğer üyeleri gibi KOSDER'in de projenin hedefine ulaşması adına gereken katkıyı sunacağını ifade etti. Sesel ayrıca, KOSDER'i kurul üyeliğine davet eden GATERS Proje Koordinatörü Birleşik Krallık Strathclyde Üniversitesinden Prof. Dr. Mehmet Atlar'a da teşekkür etti.

Prof. Dr. Mehmet Atlar ise KOSDER'in GATERS Endüstri Danışma Kurulu Üyeliğine ilişkin şu açıklamalarda bulundu: "GATERS Projesi'nin en önemli katkısı; Inovatif Gate Dümen Sistemi'nin ilk defa koster tipi bir gemiye retrofit olarak uygulanması; bunun yakıt tasarrufu ve hava kirliliği üzerindeki pozitif etkisini belgelemektir. Bu kapsamda, proje ortaklarımız arasında Türk gemi inşa/makina endüstrisinden, koster işletmecilerinden

ve üniversitelerden dört ortağımızın (GÜRDESAN, ÇAPA Denizcilik, HİDRO-TEKNİK ve İstanbul Teknik Üniversitesi) bulunması, bu teknolojinin hem Türkiye, hem Avrupa hem de dünya genelinde ilk kez uygulanmasına öncülük etmektedir. Bu önderliğin Türk gemiciliği, sanayisi ve akademik hayatına getireceği ekonomik, çevresel ve teknolojik değer ve saygınlık takdire şayandır. Aynı kapsamda, bu tür yüksek profilli ve kooperatif Avrupa projelerinin en önemli amacı; geliştirilen teknolojinin faydalarını mümkün olduğunca hızlı ve kapsamlı bir şekilde pay sahibi ortak ülkelere ve dünya geneline bir an evvel yaymaktır. Dolayısıyla, KOSDER gibi geniş tabanlı ve saygın bir Türk gemicilik kurumunun, GATERS Projesi'nin Endüstri Tavsiye Kurulu'nda temsil davetimizi kabulü, hem GATERS hem de Türk denizcilik endüstrisi ve akademisi yönünden çok önemli ve anlamlıdır."



## İMEAK Deniz Ticaret Odası'ndan KOSDER'e Hayırlı Olsun Ziyareti

*İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu, Derneğimize hayırlı olsun ziyareti gerçekleştirdi.*

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, Yöne-

tim Kurulu Üyeleri; Başaran Bayrak ve Burak Akartaş'ın bulunduğu heyet, Yönetim Kurulu Başkanımız Pinar Kal-

kavan Sesel ve Yönetim Kurulu Üyelerimizi tebrik ederek, başarı dileklerini ilettiler.



## KOSDER Yönetim Kurulu'ndan TAB'a Ziyaret

*Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) Yönetim Kurulu; geçtiğimiz ağustos ayında yeni yönetimini seçen Türk Armatörler Birliği'ne (TAB) 15 Ekim Cuma günü hayırlı olsun ziyaretinde bulundu.*

Yönetim Kurulu Başkanı Pinar Kalkavan Sesel, Yönetim Kurulu Üyeleri; Metin Şener, Teoman Mustafa Akyol ve Tolga Tomba'nın bulunduğu KOSDER heyetini TAB Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Ergenç ile Yönetim Kurulu Üyeleri; Burak Akartaş ve Murat Er karşıladı.

KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pinar Kalkavan Sesel, TAB'ın; 42. Olağan Genel Kurulu'nda Yönetim Kurulu Başkanı seçilen Cihan Ergenç'i ve Yönetim Kurulu Üyelerini tebrik ederek kendilerine başarı dileklerinde bulundu.

Ziyarete ayrıca; TAB ve KOSDER'in

önümüzdeki süreçte iş birliği içerisinde Türk denizciliğinin gelişimine katkı sunacak proje ve çalışmalara imza atacağı mesajı verildi.

# KOSDER AKADEMİ SEKTÖR SÖYLEŞİLERİ DEVAM EDİYOR

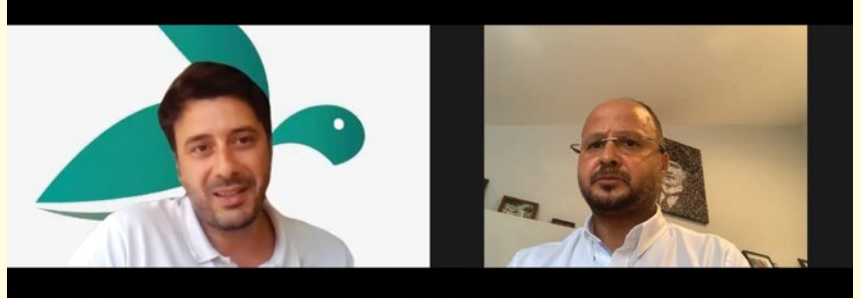
## ***Dünyanın Tek Filtresiz ve Müsilaj Korumalı BWTS'i KOSDER Akademi'de Konuşuldu***

Yaf Diesel Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Kanıcı, dünyanın tek filtresiz ve müsilaj korumalı ballast water treatment sistemini KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Gökhan Özcan moderatörlüğünde anlattı.



## ***Denizcilik Firmalarında Mobilleşen Kaynak Yönetim Süreçleri***

Unimarin Gemi Teknolojileri Genel Müdürü Emrah Aşkın, denizcilik firmalarında mobilleşen kaynak yönetim süreçlerini KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Gemi Başmühendisi Teoman Mustafa Akyol moderatörlüğünde KOSDER Akademi'ye değerlendirdi.



## ***KVKK Kapsamında Denizcilik Şirketlerinin Yükümlülükleri ve Hukuksal Değerlendirmeler***

OY&Partners Hukuk Ofisi Ortağı Av. Evrim Uygur Yamaner ve Veri Security Bilişim Ortağı Av. Müh. Ömer Özer'in konuk olarak yer aldığı, moderatörlüğünü KOSDER Genel Sekreteri Begüm Nergiz Birben'in üstlendiği söyleşide; KVKK Kapsamında Denizcilik Şirketlerinin Yükümlülükleri ve Hukuksal Değerlendirmeler konusunda katılımcılara önemli bilgiler aktarıldı.



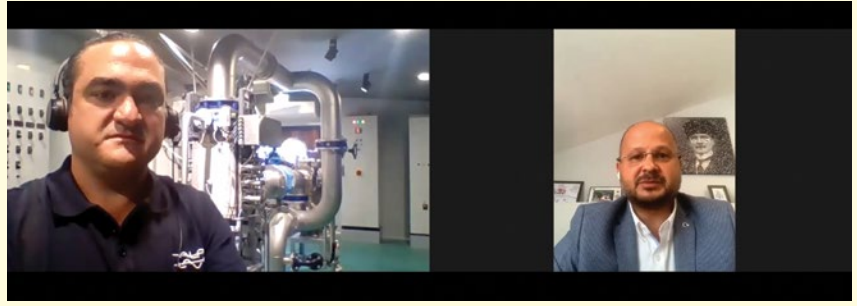
## ***Bulut Tabanıyla Çok Farklı Bir Gemi / Filo İşletme Programı Olan 'Nozzle' KOSDER Akademi'de Konuşuldu***

Nozzle Yazılım A.Ş. Genel Müdürü Enes Demirci, bulut tabanıyla çok farklı bir Gemi/Filo işletme programı olan Nozzle'ı KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Gökhan Özcan moderatörlüğünde KOSDER Akademi'de anlattı.



### **Dünyada ve Türkiye'de En çok Tercih edilen Balast Arıtma Sistemi KOSDER Akademi'de Konuşuldu**

Alfa Laval Denizcilik Bölümü Satış Müdürü Onur Yiğit, KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Gökhan Özcan moderatörlüğünde dünyada ve Türkiye'de en çok tercih edilen balast arıtma sistemini anlattı.



### **Gerçek Zamanlı Gemi Yönetim Yazılımı ve Denizcilik Firmalarına Sağladığı Avantajlar**

Navatom Satış Müdürü Musa Höbek, gerçek zamanlı gemi yönetim yazılımını ve denizcilik firmalarına sağladığı avantajları KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Gökhan Özcan moderatörlüğünde KOSDER Akademi'de anlattı.



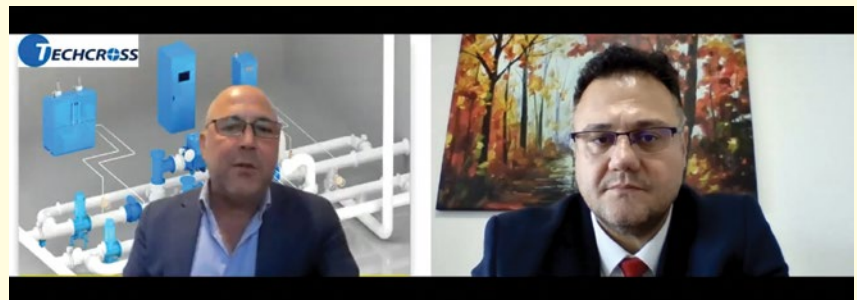
### **Deniz Sigorta Poliçeleri ve Yeni Eklenen Klozlar**

Kuzey Sigorta Brokerliği A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi Emin Yaşacan, Deniz Sigorta Poliçeleri ve Yeni Eklenen Klozlar başlıklı bir eğitim gerçekleştirdi. Söz konusu eğitimin moderatörlüğünü ise KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Avni Şan üstlendi.



### **Techcross BWMS Global No:1 Marka Balast Water Treatment Sistemi, KOSDER Akademi'de Tanıtıldı**

AMAT Engineering Satış Müdürü Orkun Çomuoğlu, Techcross BWMS Global No:1 Marka Balast Water Treatment Sistemi'ni Teknik Müdür ve Öğretim Görevlisi Murat Bakal moderatörlüğünde tanıttı.



### **Headway BWTS'in Tüm Detayları KOSDER Akademi'de Konuşuldu**

Dünyanın en verimli ve ekonomik balast arıtma sistemi lansmanı ile piyasaya giren Headway BWTS'i Senak Denizcilik Satış Mühendisi Ali Can Ölmez, KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Yusuf Yalçın Çapoğlu'nun moderatörlüğünde anlattı.



### **Cyeco Marka BWTS ve Kullanıcıya Sunduğu Avantajlar**

Revolution Marine Pazarlama ve İş Geliştirme Müdürü Emre Karacaoğlu, Cyeco marka BWTS'i ve kullanım avantajlarını, KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Avni Şan'ın moderatörlüğünde anlattı.



### **En Güvenilir ve En Kolay Operasyona Sahip BWT sistem Olarak Tanıtım Yapan: Optimarin**

Optimarin Satış&Pazarlama Yetkilisi Ufuk Işıksal, KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi ve Gemi Baş Mühendisi Teoman Mustafa Akyol'un moderatörlüğünde Optimarin BWTS'i anlattı.



### **Türk Denizciliğinde Yeni Trend: Offshore (Açık Deniz) Gemi ve Platform İşletmeciliği**

Türk denizciliğinde yeni bir trend olarak ortaya çıkan offshore (Açık deniz) ve platform işletmeciliğinin detaylarını İstanbul Teknik Üniversitesi Öğretim Üyesi Doç. Dr. Özgür Özgüç, KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Avni Şan'ın moderatörlüğünde anlattı.





## Yunan Koster Armatörleri Derneği'nden KOSDER'e Ziyaret

Yunan Koster Armatörleri Derneği (HSSA) heyeti 14 Ekim Perşembe günü Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği'ne (KOSDER) bir ziyaret gerçekleştirdi.

Ziyarette; HSSA Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Vassilios Terzis ile birlikte Christiana Kalimbassieris ve Dilek Güneşer Vagias yer alırken, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Hakan Çendik ve Genel Sekreter Begüm Nergiz Birben de hazır bulundu.

HSSA heyetine ziyaretlerinden ötürü teşekkür eden Başkan Pınar Kalkavan Sesel, heyeti Türkiye'de ağırlamaktan mutluluk duyduklarını ifade etti. Başkan Sesel, yapılan ziyaretin önemine değinerek, bölge ülkelerine ve dünya denizciliğine büyük bir katma değer sağlayan koster gemilerini temsil eden iki güzide denizci Sivil Toplum Kuruluşunun; önümüzdeki süreçte iş birliği içerisinde kıymetli projelere ve çalışmalara imza atacağına inandığını dile getirdi.

HSSA Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Vassilios Terzis ise; deniz taşımacılığındaki regülasyonlara ve değişimlere ayak uydurma adına HSSA

ve KOSDER olarak birlikte hareket etmenin önemini vurguladı. Başkan Yardımcısı Terzis, diğer Sivil Toplum Kuruluşlarıyla birlikte dayanışma bilinciyle ortak politikalar yürütmenin; uluslararası platformlarda dünya denizcilerine artı değer katacağını da kaydetti.

Terzis ayrıca gösterdikleri misafirperverlikten dolayı KOSDER yönetimine teşekkürlerini ilettili.

Ziyaret, HSSA ve KOSDER temsilcilerinin birlikte çektiği hatıra fotoğrafının ardından son buldu.







## KOSDER Heyeti, Sel Bölgesini Ziyaret etti

*Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği heyeti geçtiğimiz Ağustos ayında sel felaketi yaşanan Kastamonu'nun Bozkurt ve Abana ilçelerini ziyaret etti.*

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı ve KOSDER Kurucu Başkanı Salih Zeki Çakır, KOSDER Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Hakan Çendik, Yönetim Kurulu Üyeleri; Metin Şener, Mahmut Turan ve Tolga Tomba'nın bulunduğu heyet ilk olarak Bozkurt Belediye Başkanı Muammer Yanık'ı makamında ziyaret etti.

Başkan Yanık; heyete ziyaretleri ve verdikleri destekten dolayı teşekkür ederek duyduğu memnuniyeti dile getirdi. KOSDER Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Hakan Çendik; bölgenin en kısa sürede toparlanması adına KOSDER olarak gereken her türlü desteği vermeye hazır olduklarını dile getirerek, Başkan Yanık'a kabullerinden ötürü teşekkür etti.

Salih Zeki Çakır da Bozkurt Belediye Başkanı Muammer Yanık'a hayatını kaybeden vatandaşlar için başsağlığı dileyerek; Türk denizciliği için oldukça önemli bir konumda bulunan Kastamonu ve diğer illerde yaşanan afetten dolayı son derece üzgün olduğunu söyledi. Devletin mağdur olan vatandaşlara gereken yardımı yaptığını ancak yaraların sarılması için İMEAK Deniz Ticaret Odası ve KOSDER olarak her zaman desteğe hazır olduklarını ifade etti.

Ardından ilçede incelemelerde bulunan KOSDER heyeti, selzedelerle görüşerek kendilerine geçmiş olsun temennisinde bulundu.

Heyetin bir sonraki durağı ise; Abana oldu. İlçeyi gezen heyet; Abana Kaymakamı Tuğçe Yılmaz ve Belediye

Başkanı Yunus Akgül'ü ziyaret ederek geçmiş olsun dileklerini iletti.

KOSDER temsilcileri, Abana ziyareti sırasında afet bölgesinde bulunan eski İçişleri Bakanı Murat Başesgioğlu ile de Başkan Akgül'ün makamında bir süre sohbet etti.





## İMEAK Deniz Ticaret Odası Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı Demokrasi ve Özgürlükler Adası'nda Gerçekleştirildi

8'incisi düzenlenen toplantıya; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar da katılım sağladı.

Komite toplantısından önce Meclis üyeleri; Hasan Polatkan Spor Salonu, Karanlıktan Aydınlığa Açık Hava Müzesi ve Adnan Menderes Müzesi'ni rehberler eşliğinde gezerek, Demokrasi Feneri'nde hatıra fotoğrafı çektiler.

Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısının açılış konuşmasını yapan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, sektörün son durumu hakkında meclis üyelerini bilgilendirdi.

Toplantının açılış konuşmasını yapan Tamer Kıran: "Pandemi tedbirleriyle birlikte; toplantımızı Demokrasi ve Özgürlük Adası (Yassıada) Kongre Merkezi'nde gerçekleştirmenin gururunu yaşıyoruz. Bu adanın tarihteki önemini biliyoruz. Yaşanan menfi şeylere rağmen; yoğun çalışmalar sonucunda bu ada, yerli ve yabancı misafirlerimizi ağırlayacak hâle geldi. Burada emeği geçen herkese şükranlarımı sunuyorum." dedi.

Covid-19'un iki yıldır dünyayı etkilediğine ve piyasalarda çalkalanmalara neden olduğuna dikkat çeken Başkan Tamer Kıran sözlerini şöyle sürdürdü: "Küresel enflasyon yükseliyor. Böylesi bir ortamda bugünü yönetebilmek her zamankinden daha önemli. Önümüzdeki süreçte, en önemli konulardan biri iklim değişikliği... İtalya'nın başkenti Roma'da düzenlenen toplantıda önemli kararlar alındı. İklim değişikliğiyle ilgili yapılan çalışmalardan etkilenecek en belirgin sektör; şüphesiz ki denizcilik sektörüdür. IMO, 2050 yılına verdiği karbon nötr ile ilgili yaptırımlara başladı. Avrupa Birliği'nde emisyon ticaret zinciri kurulursa, bu durum ülkemizde de gündeme gelir. Bunun sonucunda; şu anki gemiler kullanılamaz hâle gelecek. Şunu biliyoruz ki; sıfır emisyon ile çalışacak gemiler henüz yapılamadı. Bu zor süreç; sadece denizcilik sektörünün çabası ile yürümez. Tüm sektörlerin bu işe el atması gerekiyor. Tedbir alma konusunda üzerimize düşen görevleri yerine

getirmeliyiz. Ticaretinin yarısına yakınına Avrupa'ya yapan ülkemizin; yeşil ekonomiye dönüşündeki durum hayati önem taşımaktadır."

Yeşil dönüşüm konusunda çalışmalarını yakından takip ettiklerini ve sektör paydaşlarını bilgilendirmeye çalıştıklarını söyleyen Tamer Kıran, denizciliği bir bütün olarak düşünüp büyük ekonomik maliyetlerle karşılaşmamak için, sektörün her alanda desteklenmesi gerektiğini vurguladı.

Kıran ayrıca; Müşterek Meslek Komiteleri toplantılarına büyük hassasiyet gösterdiklerini ifade ederek şu açıklamalarda bulundu: "Meslek Komitelerinden güç aldık ve almaya devam edeceğiz. Gündeme getirdiği bütün fikirler; bizler için çok önemli. Aldığımız fikirleri, gerekli makamlara iletiyoruz. Hepimizin bildiği gibi, bu toplantıları yılda iki kez yapmak durumundayız. Müşterek Meslek Komiteleri toplantıları; sektörümüzün önünü açmak adı-

na çok önemli istişare ortamları sunuyor. Sorunların çözümü noktasında; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile fevkalade bir iş birliği yaptığımızı bilmenizi istiyorum. Toplantımızın verimli geçmesini temenni ediyorum. Sektörümüz ile ilgili isteklerinizin olumlu sonuçlanmasını istiyorum."

Daha sonra, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Meslek Komite Başkanlarının sektörel sorunlarına karşı şu başlıklarda cevap verdi: "Sorunların çözümleriyle ilgili elimizden gelenin en iyisini yapmaya çalışıyoruz. Bu konuda, Meslek Komite Başkanları olarak; çekinmeden bizlere her şeyi iletebilirsiniz. Demir yeri sahası sorunuyla ilgili çalışmalar başlatacağız. LNG gemiler ile ilgili yapılan çalışmalara destek vermek istiyoruz. Çekek yerlerinin kapatılması sorunuyla ilgili bir mevzuatımız var. Bu da çözülmeyecek bir konu değil. ÖTV'li yakıt sorununu gündemimize alacağız. Şunu anlamanızı rica ediyorum. Bazen; sorunların çözümünde destek yetersizliği olabilir. Bu konuda bizleri maruz görmeyi istiyoruz. Simülasyonların ortak kullanımı konusunda, şu anlık yenilerinin açılmasını istemiyoruz. Bu durum,



denizcilik sektörüne bir yatırım. Güzel olan şeyleri prensip olarak destekleyerek hayata kazandırmak istiyoruz. Gemi adamları yetiştirme konusunda önümüze getirilen bütün projeleri destekliyoruz. Gemi istatistiklerine acentaların dikkat etmesi gerektiğini düşünüyoruz. Yük dengesizlikleri bu durumun tam olarak denetlenmediğini gösteriyor. Bu konulardaki denetimler sonucunda cezai işlemler gerçekleşiyor. Ulusal Deniz Emniyeti Merkezi'ni kurarak denizcilik eğitimi konusunda bir adım atmak istiyoruz. Tekrardan iletmek istiyorum; bizlere bir şey da-

nışmaktan çekinmeyin. Dünya denizcilikte farklı bir noktaya gidiyor. Bizler de bunun arkasında gitmeliyiz."

Son olarak; Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar meclis üyelerinin bildirdiği sorunların kendi alanını kapsayan konu başlıklarına cevap verirken; Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan ise; CE sertifikası ile ilgili yaşanan sıkıntılar, balıkçı barınakları sorunu, tekne çekek yerlerinin kapatılması ile ilgili sıkıntılar ve Boğazlar'da kullanılan 7 mil sürat sorunu ile ilgili değerlendirmelerde bulundu.





## Selim Dursun

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı  
Bakan Yardımcısı

**"Denizcilik ailesi olarak amacımız, ülkemizi denizcilik alanında küresel çapta rekabet edilebilir seviyeye çıkartıp, dünya ülkeleri arasında üst sıralara taşımaktır."**

**Türkiye'nin Avrupa, Asya, Kafkasya ve Ortadoğu ile var olan coğrafi bağlantısı; dünya denizciliği ve ekonomisi açısından önemli bir noktada konumlanmamızı sağlıyor. Bu avantaj ve denizci ülke olmanın oluşturduğu katma değeri göz önünde bulundurursak, ülke denizciliğimizin bugünü ve geleceği hakkında hangi değerlendirmelerde bulunursunuz?**

Ülkemiz son yıllarda ekonomide büyük mesafeler kat etmiş ve dünyanın en hızlı büyüyen ülkeleri arasında yer almıştır. Yılda ortalama yüzde 5 büyüyerek dünyanın en büyük 18. ekonomisi, Avrupa'nın ise en büyük 7. ekonomisi konumuna gelmiştir. Dış ticaret hacmimiz bu dönemde 4 katına çıkmıştır.

Denizciliğimizin daha da gelişmesi, denizlerimizden sağlanan imkanların artırılması, kaynaklarımızın ekonomiye kazandırılarak en etkin şekilde kullanılması ve lojistik maliyetlerinin en aza indirilmesi için Bakanlık olarak yoğun şekilde çalışmaya devam ediyoruz.

2020 yılında limanlarımızda elleçlenen yük miktarı bir önceki yıla göre yüzde 2,6 artarak 497 milyon ton olarak gerçekleşmiştir.

TÜİK verilerine göre, 2020 yılında toplam dış ticaretin parasal olarak yaklaşık yüzde 55,4'ü denizyolu ile gerçekleşmiştir.

Uluslararası kuruluşların verilerine göre 2020 yılında dünya konteyner taşımacılığı azalmışken, Türk limanlarındaki konteyner elleçlemesi salgına rağmen küçük de olsa artış yaşamıştır. Bu veriler ışığında başarılı bir kriz yönetimi yapıldığı ortadadır.

Türk deniz ticaret filosunun gelişmesi, yenilenmesi, pazar payının büyümesi; denizyoluyla yapılan tehlikeli yük dahil her türlü yük taşımacılığı faaliyetinin uluslararası sözleşmeler ve mevzuatta uygun olarak emniyetli ve güvenli şekilde yapılmasının temin edilmesi; denizyolu yük taşımacılığının kombine taşımacılıktaki payının artırılması ile kabotaj ve iç su taşımacılığında araçların yakıtlarından kaynaklanan hava kirliliğinin azaltılması ve iklim değişikliği ile mücadele etmek amacıyla alternatif ve çevre dostu enerji kaynaklarının kullanılmasına yönelik teşvik düzenlemeleri önceliklerimiz arasındadır.

Bununla birlikte, küresel çapta mal, hizmet ve enerji ihtiyacının yüzde 90'lık büyük kısmını karşılayan deniz yolu taşımacılığı, dünya ticaretinde

hayati önem arz etmektedir. Bulunduğu coğrafya itibarı ile ülkemiz, lojistik sektöründe avantajlı bir konuma sahiptir.

2015 yılında tamamlanan "Limanlar Geri Saha Karayolu ve Demiryolu Bağlantıları Master Plan Çalışması" ile belirlenen hedefler doğrultusunda yatırımlarımız sürmektedir.

Ülkemizde ulaştırma ve lojistik hizmetlerinin kalitesinin artırılması amacıyla büyük ölçekli liman yatırımları hızlı bir şekilde gerçekleştirilecektir. Liman genişletmesinin artık mümkün olmadığı yerlerde ve halihazırda yoğun nüfuslu, yoğun sanayileşmiş ve ekolojik açıdan tehlikede olan bölgelerdeki uzun vadeli kapasite problemini çözmek için kuru liman (dry port) gereksinimleri karşılanacak, limanlarımızdan bölgemizdeki ülkelere transit taşımacılık geliştirilecektir.

**Türk sahipli deniz ticaret filosu 2013 yılından sonra ilk kez yükselişe geçti. Türk bayraklı filoyu daha da büyütmek için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak hangi çalışmalar yapıyor?**

2003 yılında Türk Sahipli Deniz Ticareti Filosu dünyada 17. sırada yer almakta iken Ocak 2021 itibarıyla de 28,9 milyon(Deadweight Ton) DWT ile



15. sıraya yükselmiştir.

2008'de yaşanan küresel krizden etkilenen deniz ticaret filosunun rekabet gücünü artırmak için Akdeniz ve Karadeniz'i deniz taşımacılığında yeniden Türk Gölü haline getirmek ve gemi inşa sanayimizi geliştirmek üzere 28 Nisan 2021 tarihinde 'Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik' çıkartılmıştır. Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi başlatılmış ve bu kapsamda Türk deniz ticaret filosuna yapılacak destek ile her yıl filomuzdaki ekonomik ömrünü tamamlamış 5 gemiye hurda destek bedeli ödenmesi planlanarak yeni gemilerin inşa edilmesiyle uluslararası rekabet gücümüz artırılabilecektir. Bu sayede, yabancı bayrakta gemisi olan Türk armatörlerin Türk bayrağı çekmesi de özendirilmiş olacaktır.

Bu imkandan faydalanabilmek için, ülkemiz Millî Gemi Sicili veya Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı olmak, asgari 5 yıl Türk Bayraklı işletilmek, yüzde 50 yerli katkı oranıyla Türkiye'de inşa edilmek ve 15.04.2015 tarihinde yürürlüğe giren 6639 sayılı Kanunda belirtilen diğer kriterlerin sağlanması gerekmektedir.

Hurda teşviki kapsamında, sadece

koster filomuz yenilenmeyecek, bunun yanı sıra yeni gemiler sayesinde firmaların işletme maliyetleri düşecek, bu gemiler yerli tersanelerimizde inşa edilerek yerli sanayimiz gelişecek ve ihracat mallarımızın da Akdeniz ve Karadeniz'de bu gemilerle taşınmasıyla navlun gelirleri ülkemizde kalacaktır. Ek olarak, limanlarımıza hareketlilik gelecek, gemi insanlarımız için iş potansiyeli oluşacak ve ülkemizin stratejik konumunu güçlendirmesi için güçlü bir deniz taşımacılığı altyapısına sahip olunacaktır.

Pandemi sonrası, genel yük gemilerinin navlunlarında görülen muazzam artışta, (Baltık kuru yük endeksindeki ciddi artış) koster işletmecilerimizin gelirlerinin artmasına, dolayısıyla yeni gemi inşası için bir talep oluşturmasını bekliyoruz.

**Türkiye 2023 yılı için 500 milyar dolarlık bir ihracat hedefi belirlemiştir. Bu hedefe ulaşma adına denizcilik sektörü açısından atılan adımları ve yapılacak diğer yatırımları anlatır mısınız?**

2019-2023 dönemini kapsayan 11'nci Kalkınma Planı'nda 2023 yılı ihracat hedefi 226,6 milyar dolar olarak belirlenmiştir. Öncelikle bu bilgiyi güncellemekte fayda var. Bu belirlenen

ihracat hedefinin gerçekleşmesi amacıyla ve Türk denizciliğinin küresel piyasada daha fazla söz sahibi olması adına kısa ve orta vadede hedeflerinin bazıları şunlardır:

- ▶ Dijital devrim diye tanımlanan dijitalleşmeyle birlikte deniz ticaretimize yönelik iş ve işlemlerin birçoğunu elektronik ortama taşınmasına büyük önem vermekteyiz. Bürokrasinin azaltılması, mevzuatın daha yalın hale getirilmesi ve deniz ticaretinin kolaylaştırılması yönündeki çalışmalarımıza devam edilmesi,
- ▶ Liman tesislerinde liman elektriği (cold-ironing) gibi altyapıların kurulması ile sürdürülebilir enerji kullanımına yönelik çalışmaların desteklenmesi,
- ▶ Limanlarında yük cinsine göre potansiyel yük trafiği projeksiyonunun oluşturulması,
- ▶ Tüm taşıma modlarına göre bütünleşik ulaştırma istatistik veri tabanı oluşturularak kullanıma sunulması,
- ▶ Intermodal taşımacılığa uygun limanların tespit edilen alt/üst yapı eksikliklerinin giderilmesi,
- ▶ Araştırma ve teknolojinin, akıcı ve etkili ulaşımın hizmetine sunulması (liman bilgi sisteminin,

terminal otomasyon sisteminin oluşturulması),

- Trans-Avrupa, Pan-Avrupa, TRACECA ve diğer ulaştırma ağlarında limanların etkinliğinin artırılması, bu hedeflerden bazılarıdır.

Bunlara ilave olarak, Ticaret Bakanlığımız ile birlikte IMO'nun Deniz Trafikinin Kolaylaştırılması Sözleşmesinde (FAL) yer alan tavsiyelere uygun olarak ve Avrupa Birliği standartları göz önünde bulundurularak hazırlanan Liman Tek Pencere (LTP) Sistemi 1 Temmuz 2018 tarihinde uygulamaya alınmıştır.

Özellikle pandemi döneminde vatandaşların fiziksel temasını en aza indirmek amacıyla dijital dönüşüm çalışmalarına hız verdik.

Diğer yandan ülkemiz dış ticaretinin yüzde 88'inin yürütüldüğü limanlarımız ekonomimiz açısından büyük öneme sahiptir. 2000 yılında 149 olan liman tesisi sayımız, 2020 yılında yüzde 46 artarak 217'ye ulaşmıştır. Bu gelişime bağlı olarak, limanlarımızdaki yük trafiği de pozitif yönde etkilenmiştir. Diğer yandan; uluslararası ticaret hacminin hızla gelişmesiyle birlikte ortaya çıkan multimodal taşımacılık; ülkelerin ekolojik ve limancılık kabiliyetlerinin gelişimi açısından stratejik önem verdiği bir taşımacılık türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Karayolu, demiryolu ve denizyolu ulaşım ağları

arasındaki entegrasyonların sağlandığı multimodal taşımacılıkta konteyner taşımacılığı ön plandadır.

Denizyolu taşımacılığının önemli bir parçası olan limanlara yönelik yatırımlarımız devam etmektedir. Şüphesiz ki 2023 hedefiyle yapımı planlanan limanların ülke ve bölge ekonomisine katkıları büyük olacaktır. Filyos Limanı özellikle geri sahasında planlanan endüstri bölgesinin hammadde ihtiyacının karşılanması ve ürün çıkışının sağlandığı kapı olması hasebiyle hem bölge hem de ülke ekonomisine büyük bir katkı sağlayacaktır. Bununla birlikte, Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler arasında en fazla derinliğe sahip liman olacak Filyos, hinterlandında yer alan İç Anadolu için de ekonomik anlamda katkı sağlayıcı bir rol üstlenecektir.

Kıyı alanları, toplum için önemli ekonomik fırsatlar sunan, gelişme baskısı altında olan duyarlı alanlardır. Bu bağlamda özel sektör yatırımcılarımızın liman yatırımlarına da bütünlükli kıyı alanları planları doğrultusunda izin verilmektedir.

Ülkemizi çevreleyen turizm koridorları ve bulunduğumuz coğrafi konum itibari ile Türkiye'yi ziyaret eden yatırımcıların ve vatandaşlarımızın denizcilik kültürünün artmasıyla orantılı olarak Türkiye'deki tekne sahipliği oranındaki artış sürmektedir. Bu artışın kıyı bölgeleri üzerindeki baskısı

artıkça kıyılarımızın koruma kullanma dengesinin sağlanabilmesi için sürdürülebilir stratejilerin geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu kapsamda, öncelikle Bakanlığımızın da dahil olduğu çalışmalarla 373 sıra sayılı Milli Emlak Genel Tebliği ile müteşebbisler tarafından yeni yatırımlar ile yatlırlara ve özel teknelere bağlama ve barınma hizmeti verecek yeni iş-kele, yanaşma yeri ve rıhtım niteliğindeki kıyı yapılarının yapılmasının önü açılmıştır. Bu çalışma sonrasında yatırımcılar tarafından mevcut kapasitemize ilave olarak 6000 tekne üzerinde bağlama kapasitesi oluşturacak yatırım teklifinde bulunulmuştur. Ülkemizdeki barınma ve bağlama yeri ihtiyacının bir kısmının çözümüne yönelik legal altyapının oluşturulabilmesi ve sürecin kolaylaştırılması amacıyla, mevzuatta "tonoz sistemleri" tanımlaması yapılmıştır. Bu sistemlerin uygulanmasına ilişkin usul ve esasların Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Bakanlığımız çalışmaları ile belirlenmesi hükme bağlanmıştır. Bu doğrultuda özellikle tekne trafiğinin yoğun olduğu sahil kesimlerinde ve koylarda, kıyının kamu yararına kullanımına engel olunmadan, seyir, can, mal ve çevre güvenliğine uygun, özel mülkiyete konu edilmeksizin, kamunun kullanımına açık, seyir emniyeti ve deniz güvenliği bakımından gerekli kriterleri sağlayan tonoz sistemlerinin kurulmasına ve işletilmesine yönelik mevzuat çalışmalarımız devam etmektedir.



Denizcilik ailesi olarak amacımız, ülkemizi denizcilik alanında küresel çapta rekabet edilebilir seviyeye çıkartıp, dünya ülkeleri arasında üst sıralara taşımaktır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde hem liman işletmeciliği hem de gemi inşa sanayisi büyümeye devam etmekte olup, bundan sonra da ilerleme hız kesmeden devam edecektir.

**Ülkemiz; yeni gemi inşa, bakım ve onarım konusunda bölgenin en güçlü ülkeleri arasında yer alıyor. Bu sahada daha üst sıralarda yer alabilmemiz için sizce nasıl bir yol haritası izlemek gerekiyor?**

Gemi inşa sanayi, talebe bağlı olarak genellikle siparişe göre çalışan bir yapıya sahiptir. Bu talebi yaratan iki ana unsur kısaca "Yenileme Amaçlı Gemi İnşaatı" ve "Yeni Gemi İnşaatı" dır.

Türkiye'de gemi inşa sektörü ülke ekonomisine sağladığı katma değer ve istihdam nedeniyle ulusal ve uluslararası ticaretteki önemli payının yanı sıra ülkeye döviz girdisi sağlama ile ayrı bir öneme sahiptir. Diğer taraftan, gemi inşa sektöründeki gelişmeler, yan sanayinin hızlı bir şekilde gelişmesinde etkili rol oynamaktadır. Bilindiği üzere Çin, Güney Kore ve Japonya ülkeleri sektörün dünya gemi inşa ligindeki başlıca temsilcileri olarak karşımıza çıkmakta ve yeni siparişlerin büyük bölümü bu ülkelerde bulunan tersaneler arasında payla-

şılmaktadır. Ancak Ülkemizin ihracat tutarları açısından bir bütün halinde dünya ihracat sıralamalarında önde yer almayı başardığı bazı ürün grupları bulunmaktadır. Bunların ilki balıkçı gemileridir. Balıkçı gemisi ihracatı Türkiye tersanelerinin özellikle yeni inşa olarak gerçekleştirdiği ihracat kalemleri arasında en önemli ürün konumundadır. Bir diğer ürün grubu da römorkörlerdir. Römorkör ihracatı dünyada yıllara göre değişkenlik göstermekle birlikte ortalama yıllık 4.5-5 milyar USD bir pazarı bulunmaktadır. Son 5 yılın ihracat verilerine bakıldığında zaman Türkiye'nin Römorkör grubu içinde dünyada en fazla ihracat yapan 6. ülke olduğu görülmektedir. Yine Ülkemiz feribot ihracatında ise yıllık yaklaşık 150-200 milyon USD ile dünya ihracatçıları arasında 10. sırada bulunmaktadır.

Global gemi inşa sanayinde önemli bir konuma sahip olan Türkiye, dünyanın önde gelen yat imalatçısı ülkelerinden biridir. Nitekim, 2020 yılı mega yat sipariş defterinde yer alan proje adedi bakımından, ülkemiz yat imalatında üçüncü sırada yer almıştır.

Önümüzdeki dönemde eco-friendly ve green ship gemiler, yani yakıt tasarrufu sağlayacak tekne formuna sahip ve çevre koruma şartlarına (balast suyu yönetimi, sülfür atımı, boyama şartlarına) uygun gemilere yönelik talebin artacağı beklenmektedir. Bu konuda tersanelerimizin çevreye duyarlı (ye-

şil) bir şekilde, sahip oldukları sipariş portföyünü koruyarak, özellikle LNG yakıt kullanan feribot ve römorkörler inşa ederek, ürünlerini dünya denizcilik sektörüne sunabilmesi, gelecek açısından önem arz etmektedir.

Ayrıca, Ar-Ge ve inovasyona ağırlık verildiği takdirde, Avrupa'daki tersanelerin üretimleri spesifik alanlarla sınırlı kaldığından, Avrupa'dan kaçan üretimin bir kısmının Türkiye'ye çekilebileceği öngörülmektedir.

Ülkemizde gemi inşa sanayisi hakkında genel bir değerlendirme yapacak olursak şunları söyleyebiliriz.

2002 yılında Ülkemizde 37 adet faal tersane ve bu tersanelerin üretim kapasiteleri 550.000 DWT/Yıl iken bugün geldiğimiz noktada 84 adet faal tersaneye ve 4,65 milyon DWT/Yıl üretim kapasitesine ulaşılmış durumdayız. Mevcut tersanelerimizdeki yüzer havuz sayımız 33 adet olup, kuru havuz sayımız 11 adettir.

Gemi inşa sektörü istihdamına baktığımızda ise, doğrudan ve dolaylı 170 bin kişinin geçim kaynağı olan sektörün önümüzdeki süreçte gelişimini sürdürerek yeni istihdamlar sağlayabileceğine inanıyoruz.

4706 sayılı Kanuna ek madde konulmak sureti ile; tersanelerin ödedikleri kira bedellerinden vazgeçilerek hasılatın yüzde 0,1'i oranında pay alın-





ması sağlanmıştır. Yapılan düzenlemede tersanelerin geçmişte ecri misil ödeyerek, kullandıkları ek alanlar kira sözleşmelerine ilave edilmiştir. Tersanelerin kira sürelerinin 2065 yılına kadar olacak şekilde yeniden 49 yıl olarak düzenlenmesi sağlanmıştır. Tesisler bağımsız sürekli aynı hak olarak yapılan kira sözleşmeleri ile tersanecilerimizin irtifak hakkı kurulan alanları teminat olarak gösterebilmesinin önü açıldı. Bu sayede tersanelerimizin kredibilitesi artırılmıştır. Gemi inşa sanayimizin küresel piyasalardan aldığı payın artırılmasına yönelik alınabilecek önlemlere ilişkin bir çalışma yapılmış olup, bu çalışmada gemi ihracatımızın artması için alınması gereken mali, hukuksal, teknolojik ve pazarlama alanındaki tedbirler sistematik bir şekilde ele alınarak, belirlenmiştir.

- ▶ 1) Türk tersanelerinin satılabilir ürün geliştirme ve organize olmuş pro-aktif pazarlama kabiliyetlerinin artırılması sağlanmalıdır.
- ▶ 2) Türk tersaneleri siparişsiz ihtiyaç duyulabilecek tip projeler geliştirme kabiliyetini artırmalı ve ürünlerini pazarlayarak satabilmelidir.
- ▶ 3) Gemi İnşa sektöründeki ihtisas alanlarımızda marka değerler ortaya çıkarılmalıdır.
- ▶ 4) Türk tersaneleri hangi alt sektörde işlev gösterirse gösterebilir esnek imalat ve esnek ürün prensiplerini kullanarak gelecekte olabilecek dalgalanmalara mümkün olduğu kadar hazırlıklı olabilmelidir.

- ▶ 5) Tersanelerimizin yurtdışında yeterli tanıtımı ve yeni pazarlara ulaşımı için seçilmiş gemi tip ve tonajlarında özel talep alanlarının yaratılması, elektronik ortamdan azami yararlanılması ve uluslararası fuarlara iştirak edilmesi sağlanmalıdır.
- ▶ 6) Ülkemizde küçük tekne alanında seri üretim yapabilecek çok sayıda firma mevcut olup, bu firmaların butik tarzı orjinal ürünler üzerinde odaklanması desteklenmelidir.
- ▶ 7) Özel amaçlı projelerde markalaşmak önemli olup, rakiplerden daha kaliteli ve daha hızlı şekilde ve maliyet açısından makul projeler yapılması tercih edilmelidir.
- ▶ 8) Afrika, Ortadoğu pazarına yönelik, LNG-Batarya hibrit tahrik sistemine sahip, karbon kompozit de dahil olmak üzere balıkçı gemisi, römorkör, harp gemisi alanında mevcut pazar imkanları değerlendirilmelidir.
- ▶ 9) Gemi inşa yerlilik oranının artırılabilmesi için özellikle gemi makinaları ve elektroniğinde yan sanayiye geliştirecek şekilde proje ve yatırım girişimlerinde bulunması sağlanmalıdır.

**Yarım yüz yılı aşkın bir süredir yapılan ve bu yıl 12'ncisi gerçekleştirilen Ulaştırma ve Haberleşme Şurası'nı geride bıraktınız. Bu önemli şurayı denizcilik sektörü açısından değerlendirir misiniz?**

12. Ulaştırma ve Haberleşme Şurası sektörümüzün geleceğine yön veren

uluslararası bir organizasyon olması nedeniyle önem taşımakta olup 6-8 Ekim 2021 tarihleri arasında İstanbul'da gerçekleştirilmiştir. Bakanlığımız ev sahipliğinde ulaştırma ve haberleşme sektörünün öncülerini bir araya getiren ülkemizin en kapsamlı ve en önemli etkinliklerinden biridir. Ancak bildiğiniz üzere bu kadar geniş çaplı bir organizasyonun arkasında büyük bir emek ve çalışma süreci vardır ki bunlardan kısaca bahsetmek istiyorum.

Bu kapsamda Denizcilik Genel Müdürlüğü koordinesinde; kamu, STK ve özel sektörden toplamda 158 kişilik bir çalışma grubu vasıtasıyla; dünyada mevcut durum ve trendler, Türkiye'de mevcut durum ve gelecek analizi, mega projeler ve Türkiye vizyonu ana başlıkları altında, Denizcilik Sektörü Öngörü Raporu 7 Nisan itibarıyla hazırlanmıştır.

Raporda, denizcilik sektörü Denizcilik Politikaları ve Stratejiler, Denizcilik Sektöründe Dijitalleşme ve Otomasyon, Denizyolu Taşımacılığı ve İşletmeciliği, Denizcilikte İnsan Kaynakları ve İstihdam, Deniz Emniyeti ve Güvenliği, Deniz Ekosisteminin Sürdürülebilirliği ve İklim Değişikliği, Türkiye'de Gemi Sanayinin Gelişimi ve Rekabet Gücünün Artırılması ve Kıyı Yapılarının Etkin Yönetiminin ve Verimliliğinin Sağlanması olmak üzere 8 alt başlık halinde ele alınmıştır.

Bunlarla birlikte sektörün çeşitli kesimlerinden üst düzey katılımcılarla Ortak Akıl Toplantıları düzenlenmiştir.

Sonrasında ise şurada sunumu gerçekleştirilen Deniz Yolu Sektörü Raporu temelde bu bahsettiğimiz çalışmaların bir ürünü olarak ortaya çıkmış ve sektöre ışık tutacak ve Bakanlığımızın faaliyetlerini yönlendirecek toplamda 66 adet kısa, orta ve uzun vadeli hedefler belirlenmiştir.

Diğer yandan şurada gerçekleştirilen oturumlarda; dünyayı değiştirecek mega ulaşım projeleri, Covid-19 sonrası dünyada ulaşımın gelişimi, bütünsel kalkınmayı destekleyecek ekonomi ve ulaşım koridorlarının gelişimi ve ülkelere etkisi gibi önemli konularda sektördeki iş birliği fırsatları, bölgesel sorunlar ve çözüm önerileri ele alınmıştır.

Şuraya ayrıca birçok uluslararası kuruluş ve yabancı ülke üst düzey temsilcisi tarafından katılım sağlanmıştır. Bu kapsamda, Avrupa Deniz Emniyeti



Ajansı (EMSA) Direktörü ile Lübnan, Maldivler ve Peru'nun denizcilikten sorumlu üst düzey yöneticileri ile ikili görüşmeler gerçekleştirilmiş, uluslararası alanda ikili ilişkilerimizin ve deniz ticareti hacminin artırılması yönünde çalışmalar yürütülmüştür.

Denizcilik sektörünün önemli paydaşlarının bir araya geldiği şurada özetle; kısa, orta ve uzun vadede izlenecek bir vizyon haritası belirlenmiştir. Ana salonlarda çok sayıda katılımcı ile gerçekleştirilen tartışmaların yanı sıra denizcilik sektöründe önemli role sahip ulusal ve uluslararası temsilcilerle yapılan ikili ve çoklu görüşmeler ile farklı deneyim ve tecrübelerin paylaşılmasına olanak bulunmuş, sektör paydaşları arasında enformasyon ağının güçlenmesi sağlanmış ve ülkemizde mühendislik açıdan dünya ölçeğinde dikkat çekici çok sayıda projenin tanıtımına imkan bulunmuştur.

Sonuç olarak şuranın; ulusal ve uluslararası anlamda yeni ilişkiler kurulmasına vesile olması ayrıca sektörün tüm paydaşlarının katılımıyla ortaya konan hedefler vasıtasıyla denizcilik sektörümüze yol gösterici nitelikte olması nedenleriyle oldukça önemli olduğunu değerlendiriyorum.

**Bakanlığınızın son dönemlerde Türk gemi adamlarının yabancı bayraklı gemilerde çalışabilmesi için birçok**

**ülke ile STCW anlaşmaları yaptığını biliyoruz. Anlaşmalar çerçevesinde; kısa ve uzun vadede gemi adamlarımızın istihdamı konusunda hedeflerinizi ve bu alanda yapılması planlanan diğer çalışmaları anlatır mısınız?**

Son dönemlerde (2020-2021 içerisinde) imzalamış olduğumuz Danimarka, Hong Kong, Norveç ve Birleşik Krallık protokolleri ile STCW sözleşmesi kapsamında imzalamış olduğumuz toplam protokol sayısı 36 ya yükseldi. Bu konudaki çalışmalarımıza, dünya denizciliğinde büyük ağırlığa sahip ülkelerle yapacağımız protokollerle devam edeceğiz. Kısa vadede 2 ülke ile daha protokol imzalanması çalışmalarımız devam etmektedir.

Yine bu konuda kısa dönem hedefimiz olarak, gemi insanlarımızın yabancı bayraklı gemilerde çalışmaları sürecinde hem gemi insanlarımız hem de denizcilik firmalarımız açısından sorun teşkil etmekte olan sosyal güvenlik primi sorununun çözümlenmesi ve Türk gemi insanlarımızın yabancı bayraklı gemilerde istihdamının kayıt altına alınmasına yönelik mevzuat geliştirme çalışmalarını yürütüyoruz.

Orta vade (2028 yılı) hedefimiz olarak, gemi insanlarımızın gelişen teknolojilere uyum sağlamaları ve daha kalifiye olarak yetişmelerini sağlamak için denizcilik eğitim müfredatının ve alt

yapısının söz konusu ihtiyaçlara göre yenilenmesi, Bakanlığımız bünyesinde ulusal bir eğitim merkezi kurulması çalışmalarımız devam etmektedir.

Yine orta vadede, zabitan sınıfı gemi insanlarımızın ülkemizin en önemli ihracat kalemlerinden birisi olmasının sağlanmasını hedefliyoruz.

Diğer taraftan uluslararası kuruluşlar nezdinde gemi insanı arz kapasitemizin ve eğitim kurumlarımızın tanıtılması faaliyetlerinde bulunacağız.

**Denizci öğrencilerin staj yeri bulma konusunda yaşadıkları sıkıntılar denizcilik sektörünün gündemini uzun süredir meşgul eden bir husus... Bu sıkıntıyı aşma adına yapılan ve hayata geçirilmesi düşünülen çalışmalar hakkında bilgi verir misiniz?**

Ülkemizde denizcilik eğitimi, bu konuda çatı sözleşme olan "Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW)'ye tamamiyle uyumlu olarak yürütülmektedir.

Deniz stajı, denizcilik eğitiminin olmazsa olmaz parçalarından bir tanesidir. Staj sorunu birçok ortamda gündeme getirildi ve çözüm önerileri sunuldu. Ama gelinen noktada, pandeminin de etkisiyle staj sorunumuz hala devam etmektedir. Bu sorunun



çözümü ile ilgili birçok kuruma görev düşmektedir.

YÖK'e eğitim müfredatında öğrenci stajlarının 6 aylık iki dönem olarak yapılmasına imkan verecek ve staj zamanlarının farklı dönemlere gelmesini sağlayacak düzenlemeler konusunda görüş sorduk, söz konusu hususun eğitim kurumları kapsamında olduğuna yönelik cevabı yazdık ve bunu yetkili eğitim kurumlarımızla paylaştık.

Eğitim gemisi daha önce Bakanlığımız tarafından yatırım programına alınmış ancak efektif bir işletim modelinin belirlenememiş olması nedeniyle aşama kaydedilememiştir. Konu ile ilgili olarak başlamış olduğumuz fizibilite çalışmasının ardından, orta vadede (2028 yılına kadar) devletin işlettiği bir staj gemisi yapılmasını hedefliyoruz.

Armatörlerimizi ve yabancı firmalara gemiadamı tedariki yapan firmaları mümkün olduğunca fazla stajyer ikame etmeleri için teşvik ediyoruz. Bu kapsamda, staj bulmada daha çok zorlukla karşılaşan bayan deniz insanlarımızı da kapsayacak şekilde öğrencilerimizin stajlarını yapabilmelerine olanak sağlayacak Fırsat Eşitliği İyi Niyet ve İş Birliği protokollerini 15 adet işletme firmamızla imzaladık. Protokol kapsamında 2020 yılı içerisinde 20 kız öğrencimizin kısa staj yerleştirmelerini yaptık. Kız öğrencilerimizin gerek kısa gerekse uzun dönem staj yerleştirmelerine aynı şekilde devam edeceğiz.

İlerleyen dönemde bu protokollerin sayısını tüm öğrencilerimizi kapsayacak şekilde artırmayı hedefliyoruz.

**Mavi Vatan'da; Fatih, Yavuz ve Kanuni sondaj gemileri ile Barbaros Hayreddin Paşa ve Oruç Reis Sismik Araştırma gemileri faaliyetlerini sürdürüyor. Bu alanda yapılan çalışmaların ülke ekonomimiz ve Türk denizciliği açısından değerlendirir misiniz? Hâlihazırda filoyu genişletme konusunda atılması düşünülen adımlar var mı?**

Dünya ticaret hacmi her geçen gün artmaktadır. Bugün dünyada 12 milyar ton olarak gerçekleşen küresel ticaret hacminin, büyüyen tüketim-üretim ekonomisi ile birlikte 2030 yılında 25 milyar ton, 2050 yılında ise 95 milyar ton olarak gerçekleşmesi öngörülmektedir.

Bildiğiniz üzere ülkemiz coğrafi olarak



paha biçilmez bir konumda bulunmaktadır. Gerek tarihi kökeni de olan ticaret yollarının kavşak noktasına bulunması, gerekse de bulunduğu coğrafyadaki doğal kaynakların zenginliği göz önüne alındığında, hem deniz ticaretinin sürdürülebilir bir şekilde geliştirilmesi hem de mevcut doğal kaynakların yine sürdürülebilir bir şekilde ekonomiye kazandırılması konusunda Bakanlığımız her türlü girişimi desteklemekte ve gereken kolaylıkları göstermektedir.

Bu kapsamda, deniz yetki alanlarımızda faaliyetlerini ilgili Bakanlıklarımız ve kurumlar koordinesinde sürdüren sondaj ve sismik araştırma gemilerimizin limanlarımıza girişlerinde ve sularımızdaki seyirleri esnasında denizcilik bakımından her türlü destek ve kolaylık sağlanmaktadır.

Bu konuda, keşifler ve tespitler artıkça ve bu alandaki teknolojiler geliştikçe mevcut filoya yenilikçi ve son teknoloji ile donatılmış gemilerin katılacağını şimdiden öngörebiliyoruz.

Diğer taraftan, yapımında son aşamalara geline Filyos Limanı'nın önemli bir kısmı, bu sondaj ve sismik araştırma gemilerine hizmet vermek ve operasyon üssü olarak kullanılmak üzere TPAO'ya tahsis edilmiştir.

Bunlarla birlikte, önemle vurgulamam gerekir ki, ismini zikrettiğiniz gemiler Türk Bayrağını taşımaktadır. Bu husus hem gemi sicillerimiz bakımından hem de denizcilik sektörümüzde bu gemilere hizmet verenler ve dolayısıyla ülke itibarımız açısından büyük

öneme sahiptir. Bu gemiler sayesinde ülkemizde deniz aşırı operasyonlar (off shore) konusunda önemli bir bilgi birikimi ve tecrübe oluşmuştur. Yine bu gemilerin sörvey ve belgelendirme işlemleri de Liman Başkanlıklarımız ve klas kuruluşları tarafından gerçekleştirilmekte olup, bu anlamda da kalifiye personel konusunda ülkemize önemli katma değerler sağlanmaktadır.

Ayrıca, konu yalnızca bahsettiğim deniz aşırı operasyonları yürüten gemilerimizle sınırlı da değildir. Bu gemiler operasyonlarını yürütürken, bu gemilere destek hizmeti veren, bu gemiler ile kara arasında lojistik bağlantıyı kuran destek gemilerimiz de Türk bayrağı çekmektedir.

Yine benzer şekilde, petrol ve doğal gaz işletmeciliği faaliyetlerinin yanında doğal gaz ve LNG ticareti ve terminal işletmeciliği faaliyetlerini yürüten BOTAŞ da çok önemli bir yatırıma imza atarak Yüzer LNG Depolama ve Gazlaştırma gemisi (FSRU) ERTUĞRUL GAZİ'yi Türk Bayraklı olarak donatarak 2021 yılında ülkemize kazandırmış ve faaliyetlerine başlatmıştır. Dünyada halihazırda 43 adet bulunan bu gemilerden birine ülkemiz tarafından sahip olunması ve bu geminin Türk sicilinde olması gerek sürdürülebilir enerji yatırımları bakımından ve gerekse de Türk denizciliği bakımından önemli bir itibar kaynağıdır. Yine bu gemiye de hizmet veren denizcilik sektörü temsilcileri ve çalışanları önemli kazanımlar ve kalifikasyonlar elde etmektedir.

**UZMAR®**



7/24

**31 KILAVUZ KAPTAN**  
350 UZMAN DENİZCİ  
**30 DENİZ ARACI**  
MAKSİMUM VERİMLİLİK  
**SIFIR RİSK**  
TEK VİZYON  
**ÖNCE EMNİYET**  
1973'TEN BERİ

LİMANLARDA  
**EMNİYET**  
BİZE EMANET

## Erhan Göçmen

Senior Broker  
Gemi Kiralama Müdürü

2002 yılında 9 Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Bölümü'nden mezun olduktan sonra önce İzmir'de, daha sonra da İstanbul'da çeşitli denizcilik firmalarında gemi brokeri ve kiralama müdürü olarak görev almıştır. 2013 yılından bu yana Oras Denizcilik'te Gemi Kiralama Müdürü ve Senior Broker olarak çalışmaktadır.

## Parti Devam Ediyor...



2021 yılının başlamasıyla birlikte artan talep, parasal genişleme politikaları ve arz-talep dengesindeki bozulmanın etkisiyle artan navlunlar aylar öncesinde yakaladığı ivmeyi korumaya devam ediyor; "parti" devam ediyor. Mevsimsel etkilerle görece durgun geçmesi beklenen yaz sezonunu bile "gelenekselin" dışına çıkararak alt-üst eden bu ivme yeni yıla doğru ilerlediğimiz bu dönemde, yılın dördüncü çeyreğinin arifesinde armatör ve işletmecilerin yüzünü güldürme konusunda cömertliğini koruyor. Yılın dördüncü çeyreğinde daha önceki çeyreklerin gerisinde bir piyasa beklemek için hiçbir makul sebep görünmüyor; tam aksine ivmenin hızlanması beklentiler içerisinde yerini almış durumda. Hava ve deniz koşulları ile birlikte artan yakıt fiyatları armatör ve işletmecilerin sefer maliyetlerini arttırırken, bu maliyetlerin kiracılara yansıtılması konusunda gösterilen tereddüt, çekimserlik, vb. adına ne dersiniz deyin, hiç olmadığı kadar düşük seviyelerde. Zaten kiracıların da bu yönde taleplere direnme gücü mevcut piyasa koşullarında oldukça sınırlı.

2021 yılının genel çerçevede beklentilerin de çok üzerine çıkan bir yıl olarak kayıtlarda yerini alması artık işten bile değil. Armatör ve işletmeciler bir yandan bu durumun keyfini sürerken diğer yandan bunun ne kadar süre daha böyle gideceğine dair görüşler farklılık gösteriyor. Bu sadece armatör ve işletmecilerin değil aynı zamanda kiracılar ve tüccarların, hatta hane halklarının bile gündeminde yer tutan bir konu. Ekonomistler ve iktisatçılar yukarıda ifade ettiğimiz gibi artan talep ve parasal genişlemenin neticesinde ortaya çıkan enflasyonist baskıları artık çok daha ciddi olarak gündemlerine alırlarken, iyimser ve "piyasacı" bir yaklaşımla enflasyon sorununun geçici olduğu konusunda

görüş bildirenler, öyle görünüyor ki, görüş ve yorumlarını "wishful thinking" 'den başka bir zemine oturtmamışlar. Artık navlunların artışı bu global konjonktürde başlı başına enflasyon yaratan bir unsur olarak varlık gösteriyor. "Tedarik zinciri", "Artan navlunlar" artık ticari hayatta faaliyet gösteren herkesin gündemine girmiş durumda. Bugün geldiğimiz noktada global enflasyonun öyle geçici falan değil kalıcı bir niteliği olduğu ve piyasalar için post-pandemi sonrası "yenilmesi" gereken yeni düşman olduğu gün gibi ortaya çıktı. Amerikan Merkez Bankası'nın (FED) da daha önce yaptığı sözlü yönlendirmelerde, belki de piyasayı tedirginliğe sevk etmemek için ya da kırılma azaltmak için, enflasyonun kalıcılığı/geçiciliği konusundaki "güvercin" tavrını yavaş yavaş terk etmeye başladığını gözlemliyoruz. Zira, daha önce varlık alımlarının azaltılmasının (tapering) 2022 yılında başlaması, faiz indirimlerinin ise en erken 2023 yılında başlaması beklenirken; bugün varlık alımlarının azaltılmaya başlamasının 2020 Kasım ayında başlayacağı, 2022 yılında da bir ya da iki faiz indiriminin yapılacağı konusunda çok güçlü bir görüş var. Finansal piyasalar bizim, en azından benim, uzmanlık alanım değil ancak konu deniz ticaretini, navlunları yakından ilgilendiriyor. O yüzden navlun piyasaları okumalarında finansal piyasalardaki gelişmeleri göz ardı etmek mümkün değil.

Hatırlayacağınız üzere bir önceki sayıda "navlun piyasalarında beklentiler" üzerine konuşurken enflasyonun ve emtia fiyatlarının yükselmesinden, para arzının artışından, büyüme beklentilerinden bahsetmiş buradaki göstergelerle navlunlardaki artış arasındaki paralelliğin tesadüf olmadığına altını çizmeye çalışmıştık. Bu paralelliğin bilimsel bir temeli olduğunu

düşünürsek, navlun piyasalarının yönüyle ilgili görüş oluştururken yine bu paralelliği gösterge olarak alabiliriz. Özetle parasal sıkılaştırma ve emtia fiyatlarının düşüşe geçmesi, bu hangi tarihte olursa, navlun piyasalarını da etkileyecektir. Elbette burada altını çizdiğimiz kavramlar ve göstergeler tek başlarına belirleyici değil, o yüzden beklentiler oluşturulurken mutlaka makul seviyede marjlar koyulmalı ve kesin hükümlerden kaçınılmalı.

Yaklaşık 1.5-2 ay önce yaptığımız navlun piyasaları ile ilgili yaptığımız değerlendirmelerde koster gemileri için günlük zaman kirası karşılıklarının "fronthaul" seferlerde de olsa artık 5 haneli sayılara çıktığından bahsetmiştik. Aradan geçen zamanda bu seviyelerin de yine o değerlendirmelerde bahsettiğimiz gibi, yukarı yönlü olarak aşıldığını gözlemleyebiliyoruz. 5 haneli sayılar artık "backhaul" seferlerde de görünebiliyor. Bu yukarı yönlü hareket kadar önemli bir başka nokta ise bu seviyelerin artık yerleşmiş olması, yani buradan geriye dönüş çok kolay olmayabilir.

Istfix ([www.istfix.com](http://www.istfix.com)) verilerine göre 2021 yılı 42. Hafta itibarı ile 2-4,000 dwt kosterlerin günlük zaman kirası getirileri 6,675 Usd ( Geçen sene aynı dönem 1,472 Usd); 4-6,000 dwt kosterlerin günlük zaman kirası getirileri 9,544 Usd ( Geçen sene aynı dönem 2,104 usd); 6-8,000 dwt kosterlerin günlük zaman kirası getirileri 12,357 Usd (Geçen sene aynı dönem 2,725 Usd); 8-12,000 dwt kosterlerin günlük zaman kirası getirileri 17,735 Usd ( Geçen sene aynı dönem 3,910 Usd) olarak gerçekleşmiş.

Umarız bu tablodaki veriler 2022 yılında da armatör ve işletmecilerin yüzünü güldürmeye devam eder.



# MCE KARGO

---

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

[www.MCEKARGO.com](http://www.MCEKARGO.com)

# DOSYA

**GEMİ ALIM-SATIMI: STRATEJİK YOL  
HARİTASI NASIL OLMALI?**





**Şendoğan Göksu**  
Bridge S&P  
Broker-Direktör

**Cazibesi artan denizcilik sektörüne yönelen yeni yatırımcıların gemi alım-satım piyasalarına etkisi sizce ne yönde olmuştur?**

Yeni yatırımcıları bence burada ikiye ayırmamız gerekiyor. Birinci yatırımcı, ana iştegi konusu farklı olmakla birlikte deniz taşımacılığı ile dolaylı ilişkisi bulunan ve son zamanlardaki navlun kazançlarını bilançolarında eksiden artıya çevirmeyi düşünen, münferit olarak bu işin planlamasını yapmış firmalar ve ikinci grubu ise yine yakın zamanlarda ülkemizde büyük ilerleme ve gelişme gösteren çok ortaklı kooperatif yapıların içerisinde dahil olmuş yatırımcılar olarak değerlendirebiliriz.

Bu her iki grubun da son zamanlarda sektöre azımsanmayacak bir yatırım yaptığı aşikardır. Özellikle Avrupa'da imrenerek gördüğümüz, ülkemizde de uzun uğraşlar sonucu ilerleme kaydetmiş ortaklık kültürünün denizcilik alanında da gelişmesi ile pek çok sektör paydaşı ya da yatırımcının birbirlerini çok iyi tanımamalarına rağmen yüzdeli gemi ortağı olduğunu, eğer doğru yönlendirildilerse kazançlarına vabeste başka gemilere de aynı sistem ile ortak olduğunu bunun da alım tarafında ciddi ivme oluşturduğunu söylemem gerekir. Bu sistem de kısıtlı finansı bulunan fakat gemi ortağı olmak isteyen sektör içinden ya da sektörü tanımak isteyen yeni yatırımcılar için fırsat oluşturduğu düşünülmektedir, burada bu sistemin eğrisi doğrusundan ziyade hem riske girmek istemeyen ölçülü yeni yatırımcıyı koruduğu hem de finans yükünü dağıtarak fırsat tanıdığı için alım tara-

fını etkilediğini belirtmek istedim.

Ayrıca ülkemizde yine çok da eski bir geçmişe olmayan üçüncü taraf işletmeciler (Third-Party Management) ile sektöre yeni girecek kişi ya da kurumlara şeffaf ve dürüst bir şekilde teknik, ticari ve/veya personel hizmetleri sunan firmaların sayısı her geçen gün artmaktadır ki bu firmaların gemi alım-satım tarafına da etkileri yadsınmaz.

**Navlun piyasalarındaki yükseliş gemi alım-satım konusunda yatırımcının iştahını kabarttı mı?**

Kesinlikle, bu iştahı bu sene gerçekleşen küresel satış rakamlarında da görüyoruz bu hafta itibarıyla DWT bazında 125 milyona ulaşan el değiştirmeler, bir önceki senelerin rekorunu kırmış bulunmaktadır. Tabii ki bu işin iki taraflı olduğunu unutmamamız gerekir, aynı sektör fakat farklı düşünen diğer grup da satış için uygun zaman olduğunu düşünmüş olmalı ki yeni inşa yapılmayan pandemi sürecinde dahi alım yapanlara olanak tanımışlar. Bu satışların bir kısmı belki geçmiş dönem finansal sıkıntılardan da gerçekleşmiş olabilir. Herkesin bildiği üzere sektör pandemi döneminde ciddi kayıplar yaşadı ama bu satışların hangi yüzde ile olduğunu maalesef tespit etmek mümkün değil.

**Piyasalardaki yükseliş yeni gemi inşa, ikinci el gemi alımı-satımı konusunda sizce hangi avantaj ve dezavantajları ortaya çıkarmıştır?**

Bu tip döngülerde benim geçmişte birkaç kez denk geldiğim bir süreç yaşanmakta, o da yükselen gemi fi-

yatlarına karşın yeni inşa düşüncesi ile daha uygun fiyatlı olduğunu gördüğümüz ya da düşündüğümüz Uzak Doğu marketinden ikinci el gemi alma eğilimi. Öncelikle birinci meselede yeni inşa ile ikinci el arasındaki fiyat/maliyet makas uçlarının halen birbirine çok yakın olduğunu düşünmüyorum. Son birkaç satış hariç ikinci el ile yeni inşa arasında azımsanmayacak fark bulunmaktadır. Üstelik çelik fiyatları da yükselişini sürdürmekte. Burada tabii bu yüksek navlun ve ona vabeste gemi fiyatlarının artışının ne kadar süreceğini öngörebilenlerin kendi farklı düşünceleri olabilir ama 2008 krizini sürekli hafızasında tutan sektörde "acabaların" arttığını söylemeden geçemeyeceğim. Bununla beraber yeni inşa da maalesef finans erişim kolay değil. Bu ülkemizde olduğu kadar koster tonajı için Avrupa bankalarında da böyle. Finans tarafının çözülmesi ile armatörlerin bu alana yönelmesi çok daha rahat olacaktır diye düşünüyorum. Sorunuza gelirse piyasalardaki yükselişin armatörleri yeni inşa da gerek proje gerekse zihinsel olarak hazırlamış olması dolayısıyla bunu artı bir değer ve avantaj olarak gördüğümü söyleyebilirim. Diğer Uzak Doğu marketinden ikinci el gemi alma durumu ise bu zamanda maalesef dezavantaja dönüşmüş vaziyette. Zira pandemi döneminden hemen sonra ilk yükselişe geçen Uzak Doğu'da geçmişe nazaran fiyatlar bölgemiz ile yarışır durumdadır. Önümüzdeki dönem daha iyi bir avantaja çevirmek için ise gündemi dikkatli takip etmeli dünya ekonomisinin yüksek enflasyon neticesinde sürdürülebilir bir üretimde olmadığını görmeliyiz diye düşünüyorum.





**İsa Temel**  
Ideal Shipbrokers



### **Navlun piyasaları göz önüne alındığında gemi alım ve satım konusunda hangisi için doğru zaman olduğunu söyleyebiliriz?**

Gemi alım satımında doğru zamanı sadece navlun seviyesine bakarak karar verirken yanılırız. Bu seviyelere nasıl çıktığı ve kalıcılığı ile ilgili detaylara bakmak gerekiyor. Koster tonajı için konuşursak, son 13 yılın en iyi seviyelerindeyiz. Hatta 2008 zirvesinin bile ötesine geçtiğimiz bağlantılar var. ISTFIX Endeksi, 2008 yılı zirve seviyelerini geçtiğimizi gösteriyor. 2020, pandemi nedeniyle oldukça zor bir seneydi ancak tedarik zincirlerindeki bozulma konteyner ve kuru yük piyasasına katkı sağladı. Ertilenmiş talebin bir müddet piyasayı yukarıda tutacağı öngörülüyordu ancak bu kadar yüksek seviyelere çıkmasını kimse beklemiyordu. 2020'ye göre koster tonajında gemilerin fiyatı iki kattan fazla arttı.

2020 yılında 6500 DWT'lik 12 yaşında bir Çin gemisinin fiyatı 2 milyon(USD) seviyelerinde idi. Bugünlerde bu gemilerin fiyatı 4 milyon(USD). 2021 yılında bu gemilerin günlükleri 6000(USD) ve ortalama alırsak 1,5 milyon(USD) civarı net getiri elde etmiş olacak. İkinci el piyasası hala bu yükselişi geçici olarak algılıyor. Gemiler 2 yıllık net navlun getirisi üzerinden fiyatlanıyor. Normalde koster tonajında gemiler 4-6 yıl gibi getiri hedefiyle yatırım yapar. Günümüzde gemiler yaşlandıkça değerlemesi 12-18 ay arasına düşüyor ve gençleştikçe rakam 4 yıl ve üstüne çıkıyor.

*Almak mı satmak mı sorusunun altında bizler için çok net bir cevabı var. Almak... Neden?*

Armatörlerin her geçen gün gemi alma konusunda iştahı artıyor. Yılın başında cebinde yeteri kadar nakiti olmayan; hatta bankalara, yakıtçılara ve tersanelere borcu olan armatörlerin neredeyse tamamı yakıtçılara ve tersanelere olan borçlarını kat kat ödeyecek navlun getirisi elde ettiler. Gemiler bugünkü seviyelerin çok daha altına ucuz seviyelerden alındığı için banka borçlarını karşılayacak para armatörlerde mevcut. Son bir sene gemi alanlar ise zaten bankalara borcu az veya ellerinde gemilerin getirileri 1-2 gemi daha almaya müsait armatörler idi. Bu sene gemi alanların neredeyse tamamı yatırımını zorlanmadan yaptı. Bundan sonra gemi alımı yapacak olanlar ise bu sene gemilerden para kazanan ve bu getiriyi devam ettirmek isteyenler olacaktır. Navlun fiyatlarının bu seviyelerde kalması bile gemilerin her ay yüzde 3 gibi değer artışı sağlar. Navlun fiyatlarının bu seviyelerini gerçekçi olmadığını farz etsek bile,

armatörlerin kiracılara karşı artık çok fazla direnme gücü var. Yakıt ve banka borcu sıkıntısı olmayan armatör; kiracıya çok rahat direnebilir. Bu yüzden bugünlerde USD 10k günlük seviyeleri geçen 6-8k DWT kosterlerin günlüklerinin önümüzdeki en az iki sene USD 5-6k seviyelerinin altına düşmesini beklemiyorum. Bu seviyelere bile düşse son 10 yılın çok üzerinde bir getiri olacağı için gemi yatırım talebi devam eder.

Özellikle armatörlerin elinde nakit olması, gemi fiyatlarının düşmesini engelleyecek en önemli faktör. Önceden alımlarda acele etmeyen yatırımcılar, navlun düşüşlerinde bunu fırsat görüp satmak isteyenlerin gemilerini almaya çalışacaktır. Dünyada büyük bir siyasi kriz olmadıkça, gemi fiyatlarının bulunduğu bu seviyelerden en fazla yüzde 25 oranında geri geleceğini düşünüyorum.



Yüksek seviyelerden alınan gemilerin ileride navlun krizini tetikleyeceğini düşünüyorum. Henüz bu zamanlara çok uzağız. Sektör dışından çok fazla yeni giriş olmaması ve gemi alımlarında banka kredilerin aşırı teşvik edici olmaması bu düşüncemi destekliyor. Popülerlik arttıkça denizcilik sektöründeki döngünün zirvelerinde olduğumuzu düşünmeliyiz. Sorunun cevabı net olarak hala gemi alımına devam edilmeli. Bugünlerdeki seviyelerin yüzde 50 üzerinde artış olursa; yani 4 milyon(USD) olan gemi fiyatı 2022 sonu 6 milyon(USD) 6 milyon üstünde olursa şişmiş fiyatlardan bahsetmeye başlayabiliriz.

**Yeni inşa ve ikinci el gemi piyasasını ayrı ayrı ele alacak olursak sizce yatırımcı hangi tarafa yönelmeli?**

Yeni inşa için öncelikle yeterince yatırımcıların elinde nakit yok. 2022 yılı sonlarında ellerinde bu nakitler oluşacak. Gemi inşa, yapısı gereği yükselen gemi fiyatlarına anında reaksiyon veremez. Bir geminin inşasının en az 18 ay sürdüğü düşünülürse yatırımcı ilk önce hızlı nakit getirisi olan ikinci el piyasasına yöneliyor. Ne zaman 10 yaşındaki geminin fiyatı yeni inşa maliyetine yaklaşır o zaman yatırımcı gemi inşa etmeyi tercih edebilir. Ayrıca gelecekteki regülasyonların belirsizliği, sac ve ekipman maliyetlerinin yükselişi yatırımcıyı bu piyasadan uzak tutuyor.

Uzun süre navlun piyasasının düşük seyretmesi yeni inşa piyasasını ne-

redeyse bitirdi. Armatörler, ellerinde yeterince nakit ve finansmanın bol olduğu zamanlarda gemi inşa ettirirler. 2021 senesi çoğu armatör için bu yükselişin geçici olduğunu düşündürdü. 2022 yılı ortalarına kadar bu piyasa böyle giderse; armatörler yavaş yavaş yeni inşa yöneldiler. 2003-2011 yılları arasında Türk tersanelerinde inşa edilen genel kargo koster gemi sayısı 80 civarında. O yıllarda Türk tersanelerinde tanker de çok inşa ediliyordu. O günlerden günümüze Türk tersane kapasiteleri iki kattan fazla arttı. Tanker tonajının kısa vadede yeni inşa için umut vadetmemesi, çok hızlı bir şekilde emsali görülmemiş bir furyayı başlatabilir. Türk tersaneleri her yıl ortalama 50 gemiyi inşa edebilecek alt yapıya sahip. Navlun getirileri, 2022 yılında devam eder ve bankalara finansman sağlarsa; 2024 yılı ile birlikte çok fazla yeni inşa görülebilir.

Bugünlerde 5000 DWT kosterin yeni inşasının 10 milyon(USD) civarında oluşacağını tahmin ediyorum. Bu rakamlar, yeni inşa için cazip ancak ekipman bulmak ve finansmana ulaşmak çok kolay değil.

Yeni inşaada yatırımın geri dönüşü 5-7 yıl gibi rakamlarda oluyor. Önümüzdeki yılın ortalarından itibaren ciddi şekilde yeni inşalar konuşulmaya başlanacak diye tahmin ediyorum.

**Geçmişten günümüze denizcilik sektörünün karşı karşıya kaldığı krizleri de düşünecek olursak gemi alım-satım piyasasının bugünü ve geleceği**

**nasıl değerlendirmeli ve hangi hususlar dikkate alınmalı?**

Öncelikle Yunanlı armatörlerin aldığı zaman al; sattığı zaman sat şeklindeki şehir efsanesinden kurtulmalıyız. Yunanlı armatörler, büyük tonajın en büyük alıcısı ve satıcısı. Bunlara bakarak karar veremezsiniz. Çünkü alan kadar satan Yunan armatör var. Ayrıca büyük bir denizcilik ekonomisi oluşturduğu için Yunanlı armatörlerin piyasada etkin olması oldukça doğal. Hangi konuda olursa olsun, aşırıklar bir süre sonra etrafına bulunduğu yere zarar verir. Aşırılığın olduğu insanların basit hesapları yapamadığı zamanlarda duyguların çok aktif olduğu yerde artık zirvelerin yaklaştığı anlaşılabilir. Reel sektörlerde yatırımcılar ömürlerinde 2-3 tane zirve ve dip görebilir. Reel sektörler; finans piyasası gibi hızlı hareket edilip çabucak yatırımları nakte çevrilebilen yerler değil.

Çok fazla yeni yatırımcının geldiği ve rakamların havada uçtuğu zamanlar görebiliriz o zaman bu sektörde yatırım olan ve tekkeyi bekleyenlerin artık ellerindeki gemileri satma zamanı geldiğini anlarız. Günün sonunda bu sektörde krizler, aşırıklardan meydana geldi. Çok fazla yeni inşa geminin olması ya da yatırımların yüksek seviyelerde yoğunlaşması krizi beraberinde getirecektir. Şu anda koster tonajının önü en az 2-3 sene açık ve sektör son 10 yıldaki beklemenin karşılığı olacaktır.





## Gökhan Özcan

KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi  
KOSDER Akademi Başkanı

**Gemi alım-satımında konuşulan "fırsat piyasası" uzun vadede dengeleri değiştirir mi? Yoksa bu süreç navlun piyasasındaki iyi gidişle bağlantılı olarak gelişen kısa bir rüya mı?**

Mevcut piyasa koşullarının, normalleşme sürecinde, global ölçekte hem ticari ürün talebi hem de limanlarda oluşan sıkışıklıklardan kaynaklandığı malum. Bu koşulların başlamasıyla, öncelikle konteyner trafiğinde oluşan anormal talep artışı sonucunda ihtiyaca yetmeyen konteyner ve konteyner gemi kapasitesi bir anda ortalığı karıştırdı.

Limanlardaki gemi yığılımı, karborasa olan boş konteyner arzının talebe yetişememesi sonucunda konteyner navlunları aşırı artış gösterdi. Yük sahipleri, yüklerini taşımak için alternatif yollar aramaya başladılar ve tabii kuru yük gemilerine yöneldiler. Bu sefer de global ölçekte çalışan kuru yük gemilerinin navlunları aşırı artış gösterdi.

İnsanların pandemi dolayısıyla yaşadığı seyahat sıkıntısı kısa mesafe taşımalarında artışa neden olurken, bu duruma bir de ülkemizdeki kuraklık ve tarım ürünlerine olan ekstra ihtiyaç eklenince, bölgemizdeki koster navlunları tetiklendi ve Akdeniz havzasında navlunlar 3-4 katına çıktı.

Koster navlunlarındaki bu artış yanında mesela Handysize gemiler 2020 Mart ayı ile mukayese edilirse, 2021 Ağustos'unda 8-9 katına çıkmıştı. Bu ortamda, kuru yük gemi fiyatlarında artış olmaması imkansızdı ve tabii ki fiyatlar dolar bazında handysize ve üstündeki tonajlarda 2 katı aşan rakamlara çıkarken, kosterde 1.5 kata kadar yükselişler kaydedildi. Ekim

ayından beri navlunlarda bir düşüş gözlenmekte.

Artışların bu denli yüksek olmuş olması, belli oranlarda düşüşü bir düzeltme hareketi olarak makul göstermektedir. Bunu bir düzeltme olarak görebiliriz. Navlunlarda bu düşüşün devam etmesi durumunda, gemi fiyatlarında da aynı şekilde bir düzeltme olacağı muhtemeldir. Ancak, pandemi döneminde piyasayaysa sürülen 'helikopter' paraların oluşturduğu enflasyonist ortamın, eğer gelişmiş ülkelerde faiz artışı olmazsa, navlunları pandemi dönemindeki piyango seviyesinde olmasa da, armatörlerin mutluluğunu devam ettirecek ticari kârlar seviyesinde tutması olasıdır.

Sorunun cevabı olacaksa eğer, bu aşırı yüksek piyasa bir rüya olmasa da, global ekonomideki normalleşmeye paralel olarak uzun süre sürdürülemez bir ralli olarak tanımlanmalıdır.

**Gemi alım-satım konusunda bulunduğumuz zaman diliminde sizi tedirgin edecek gelişmeler oluyor mu? Ortaya çıkması muhtemel olumsuz durumlar için yatırımcı sizce ne gibi tedbirler almalı?**

Ekim ayından beri global navlun piyasalarında bir düzeltme başladı. Bu durumun normalde kosterde de yansımaları beklenmelidir. Ancak kuraklık vs. gibi bölgesel etkiler kosteri genel akıştan ayırması da olasıdır. Şu anda armatörler geçmişteki zararlarını kapattı ve belki de kasalarındaki dolarlar ile yeni yatırımlar için fırsat kollamaya başladılar.

Bu fırsatları değerlendirirken yeni kurallar, özellikle CO<sup>2</sup> salınımı konusunda katı önlemler içerdiğinden, gemi

yatırımcılarının odaklandığı önemli bir sorun olarak gözlenmektedir.

Gemi alırken artık mesela EEXI hesaplaması tercih sebebi olmak durumundadır. Geminin yıllık CII grafiği, 2030 yılına geldiğinde karbon izi ne olacağı çok önem arz etmektedir. Herkes karbon izini düşürecek alternatif yakıt ve teknoloji arayışı içinde olduğundan, uzun erimli yatırım hesapları bir süredir rafa kalktı denebilir. Sonuçta; ne gemi alımında, ne de satımında acele etmemek, herhalde en doğrusu olacaktır.

**Piyasa şartlarına baktığımızda sizce hangi tür gemi almak kısa ve orta vadede daha avantajlı olur? Ya da hangi tür gemi satılmalı?**

Mevcut koşullar, gemi alırken de, satarken de 2023 den itibaren yürürlüğe girecek kurallara göre EXII hesaplarına dikkat etmek ve ona göre karar vermek gerektiğini göstermektedir.

Eldeki gemilerden, EXII hesapları 2023 den itibaren yürürlüğe girecek karbon izi düşürme uygulamalarına uygun olmayanları biran önce elden çıkarma planlamaları yapılabilir.

Bu arada da, alternatif enerji ile çalışan gemilere yatırım yapmak için kolları sıvamak da fayda var.

Devletimiz bu geçiş aşamasında, özellikle alternatif yakıtla çalışan makina, retrofit projeler konusunda, en azından tip onay/patent teşviki ile gemi sanayiine yardımcı olursa, ülkemiz açısından yeni bir SİHA başarısı oluşabilir diye düşünüyorum.



**Ada Ezgi Başer**  
Bunker Trader

*Küçük yaşlardan itibaren denizcilik sektörüne ilgi duymuştur. Bu ilgi onun İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümünden lisans eğitimini bitirmesine olanak sağlamıştır. Mezuniyeti sonrası stajını da yapmış olduğu Stena Bulk firmasının VMax sınıfı farklı ölçülere sahip, özel tasarım VLCC tankerlerinde uzak yol vardiya zabiti olarak çalışmaya başlamış, görevinde uzak yol 1. zabitliğe kadar yükselmiştir. Seçmiş olduğu zorlu kariyerin ödülü olarak çocuk yaşlardan itibaren ilgi duyduğu küresel anlamda seyahat etme, farklı kültürleri ve bakış açılarını tanıma fırsatı elde etmiştir. Çalıştığı tipteki gemilerin filodan ayrılması ve filonun bir süreliğine küçülmesi sebebiyle kısa bir süre Türkiye'de çalışmaya başlamıştır. Daha sonra yolları halen çalışmakta olduğu Dan-Bunkering firması ile kesmiştir. Dan-Bunkering'in Dubai ofisinde 2019 yılının Şubat ayından itibaren Bunker Trader olarak görev yapmaktadır. Eski profesyonel jimnastikçi olan Başer, günlük hayatında hobi olarak kayak ve yüzme sporları ile ilgilenmekte, seyahat etmekten hoşlanmaktadır.*

## Armatör Açısından Bunkera Bakış

Gemi yakıtları, denizcilikte, armatörler ve operatörler açısından temel bir element olarak harcamaların büyük kısmını oluşturmaktadır. Bunu optimize etmek için yakıt alımında bazı ana başlıklara dikkat etmek gerekir.

### **Yakıt Kalitesi**

Yakıt kalitesi deyince ilk akla gelen yakıtın off-spec olup olmadığıdır. Dünya üzerindeki birçok ikmalci ISO (International Organization for Standardization) standartlarına ek olarak istenen spesifik taleplere yanıt veremekte olup, yalnızca ISO standartlarını garanti etmektedir. Buna rağmen realitede her gemi makinesinin, doğasının farklı olduğunu göz önüne aldığımızda yakıt kalitesini sadece ISO 8217 standartları ile kısıtlı tutmak da

yeterli değildir.

Günümüzde armatör ve kiracılar, fiyat-lama esnasında yakıtın COQ (Certificate of Quality) dediğimiz kalite raporunu talep ederek bu sorunun önüne geçmeye çalışmaktadırlar. Özellikle ana yakıt merkezi olan limanlarda / uğraklarda, bu kalite raporunun gemiye alınacak yakıtta ait olmasının çok güç bir durum olduğunu göz önünde bulundurmakta fayda vardır ancak referans olarak kabul edilebilir. Örneğin; Fujairah'ı göz önüne alırsak, buradaki tanklar neredeyse her gün, belki günde birden fazla kez boşalıp dolmaktadır. Gemilere ikmalenen yakıtın dışında, özellikle yaz dönemlerinde Pakistan, Irak gibi bölgelerde elektrik santrallerine ve jeneratörlere, ayrıca ülkenin kendi ihtiyaçlarına sağlanan yakıt ile

talep artmaktadır. Dolayısıyla 10 gün sonrasına sipariş edilen yakıt için istenilen kalite belgesi, ancak referans olabilir. Çünkü bu süreçte istenilen kalite belgesinin üstüne, kara tankı içerisindeki yakıt, minimum 10-13 kere değişmiş olabilmektedir. Ayrıca spesifik kalitede yakıt istenip geminin gecikmesi vb. durumlarda ikmalci tarafından açılacak olası claimler mutlaka göz önünde bulundurulmalıdır.

Yakıtlardaki bölgesel farklılıklar mutlaka göz önünde bulundurulmalıdır. Alınan yakıtların enerji verimi hesaplamaları mutlaka yapılmalıdır. Unutulmamalıdır ki; yakıttaki verimlilik doğrudan fiyat ile bağlantılıdır. Bu durumda gelen analiz sonuçları bir rapor haline getirilebilir, yakıt hangi ikmalciden alınmış, yakıttaki verimli-





lik nedir, yakıtın sludge yapma oranı nedir, gemi makinesinde beklenmedik bir etki yaratmış mı vb. kayıtları rapor halinde düzenli olarak tutarak bir süre sonra ikmalciler ve bölgeler arası farklılıklara kolayca hakim olunabilir ve bir sonraki aşamada yakıt alınırken tek göz önünde tutulan etmenin fiyat olmasının bir adım daha önüne geçilebilir.

Rastlanan en yaygın dikkatsizliklerden birisi ise gemi personelinin farklı ikmalcilerden alınan yakıtları aynı tanka koymasındır. Ya da yeterli tank olmaması sebebiyle seyirde tank değişimi yapılması gerektiğinde de yine yakıtlar karışabilmektedir. Bunun sonucunda karşımıza çıkacak olası sorunlar, yakıtın off-spec olması durumunda mevcut yakıtı da bozacağı ve 2020 regülasyonu sonrası yeni yakıtlarda karşılaşma olasılığı daha yüksek olan, compatibility sorunudur.

#### **Yakıt Operasyonları**

Yakıt alımlarında armatörün, satın alma yapan çalışanlarına yaptığı doğrudan ya da dolaylı baskı ve yakıt alımlarında yapılan yolsuzluklar, alıcıyı sorgulamadan en ucuz yakıtı almayı itmektedir. Bunun sonucu olarak da, ikmalcilerin operasyonel başarıla-

rı, neredeyse tamamen göz ardı edilip, maddi kayıplara yol açmaktadır. Buradaki bir diğer kısır döngü de, işine yeteri kadar hakim olmayan traderların bölgedeki ikmalcilerin operasyonlarından habersiz bir şekilde yeteri kadar seçici olamamasıdır. Bunun sonucu olarak da müşterisine yön veremeyen, sadece fiyat talep edilen yerde, robotik bir şekilde fiyat sağlayan traderların sayısı artmıştır. Bu operasyonel sorunlar başlıca; gecikme, kazalar, shortage gibi sıralanabilir. İklim koşulları kontrolümüz dışında olmakla birlikte, Bimco sözleşmesinde geçen, endüstriyel bekleme zamanı 4-6 saattir. Göz önünde bulundurulması gereken bir diğer önemli etmen ikmalcinin filosundaki barge sayısı ve lokal gümrük kurallarıdır. Olası gecikmeleri önlemek için ikmalcilerin filosundaki barge sayısını mutlaka göz önünde bulundurarak alım yapılmalıdır. Yakıtın da bir laycan'î olması ve geminin nomine edilen tarihten daha geç varması ikmalcilerin planlamalarında bozulmalara dolayısıyla gecikmelere neden olabilmektedir. Bu tür durumlarda sürekli iletişim sağlanarak ikmalcileri bilgilendirmekte operasyon açısından faydalı olacaktır. Birçok limanda gerçek dışı istenilen ve "alınan" indirimler ise, karşımıza shortage olarak çıkabilmektedir.

#### **Yakıt Fiyatları ve Krediler**

Yakıt fiyatlarının gider listesindeki en büyük kalemi oluşturması dolayısıyla en çok önem verilen konu yakıtın fiyatıdır. İkmalciler ve bölgeye göre değişmekle birlikte, yakıtların fiyatlandırılmasında ex wharf, brent gibi unsurlar kullanılırken, düşük sülfürlü fuel oilde Ice Gasoil de yaygın bir şekilde fiyatlandırma unsuru olarak kullanılmaya başlamıştır. Ice Gasoil üzerinden fiyatlandırmanın MGO bazlı olması, kısa geçerlilik süreleri verilmesi alıcıyı zorlayan unsurlardan birisi haline gelmiş olup fiyatlarda daha fazla dalgalanmaya yol açmıştır. Fiyatlandırmalar anlık olarak ICE Gasoil üzerinden yapıldığı için verilen geçerlilik sürelerine sadık kalmakta fayda vardır. Artan yakıt fiyatları ise; kredilerin önemini bir kez daha hatırlatmaktadır. Günümüzde ortalama 580 dolarları bulan düşük sülfürlü yakıtlarda, gemi tipine ve tonaja göre değişmekle birlikte tek bir yakıt faturası 3,5 milyon dolara kadar ulaşmaktadır. Bu nedenle küçük çapta birçok ikmalci ve trader firma müşterinin talebine yetecek kadar kredi limiti açmakta zorlanmaya başlamıştır. O nedenle geçerliliğini korumak için verilen kredilere sadık kalmakta fayda vardır.



## Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora Usluer

T.C. Galatasaray Üniversitesi

Denizcilik Meslek Yüksekokulu Müdürü

Denizcilik hayatına 1999 yılında Kocaeli Üniversitesi, Karamürsel Meslek Yüksekokulu, Uzakyol Güverte Bölümü eğitimi ile başladı. 2001 ile 2014 yılları arasında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı'nda görev yapan Usluer, 2016 yılı itibarıyla İstanbul Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Bölümü'nde doktora eğitimini tamamladı. Dr. Öğr. Üyesi Usluer, halen Galatasaray Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu Müdürü olarak görev yapmaktadır.

# Denizcilik Eğitimi II: Deniz Eğitimi ve Zabitan Sınıfını Bekleyen Sorunlar

Değerli KOSTER okuyucuları, Temmuz 2021 sayımızda Denizcilik Eğitimi I" Denizcilik Eğitiminde Neredeyiz?" sunduğum yazı dizisine, II. Bölümüyle devam etmeye çalışacağım. Eşsiz güzellikteki coğrafyası ile ülkemiz denizcilikte köklü örf, adet, anane ve geleneklere sahiptir. Osmanlı imparatorluğundan, çağdaş Türkiye Cumhuriyeti'ne kadar denizcilik muhakkak önemsenmiş ve geliştirilmiş geleneklerdendir. Büyük Önder'in, Denizciliği Türk'ün büyük ulusal ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız" sözünden anlaşılacağı üzere, ülkemiz coğrafyasında denizcilik ve ilgili tüm sektörlerde ileri seviyede olmak önemli hedeflerdendir. Günümüzde ise, denizlerde güçlü olan enerji ve taşımacılıkta aynı zamanda küreselleşen dünyada kültürlerin taşınmasında çok önemli bir rol oynamaktadır.

Geçtiğimiz hafta uluslararası gemi adamı belgelendirmeleri için, Uluslararası Denizcilik Örgütü – IMO (International Maritime Organization) tavsiyeleri doğrultularında, denizcilerin yetiştirilmesi için sertifikalandırma ve eğitim standartlarını belirleyen



Şekil 1. Büyük Önder Atatürk

STCW esasları ile ulusal kural koyucu ve denetleyici kurumlar aracılığıyla ki bu kurum Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü kontrolünde ve denetiminde olarak denizcilik eğitimleri gerçekleştirilmektedir. Ülkemizde denizcilik eğitimi, Lise seviyesinde Ülkemizde lise ve dengi eğitim veren Denizcilik Mesleki ve Teknik Liseleri, önlisans seviyesinde Denizcilik Meslek Yüksekokulları, Lisans seviyelerinde Denizcilik Fakülteleri ve Yük-

sekokulları, Lisansüstü seviyelerinde Deniz Bilimleri Enstitüleri bulunmaktadır. Ayrıca bakanlığın müsaadesi ile eğitim hizmeti vermeye onay almış kurslarda karşımıza çıkmaktadır. Tüm eğitim kurum ve kuruluşlarında vardiya zabıtları için STCW hususları dikkate alınarak oluşturulan çerçevede eğitim verilmektedir. Haziran 2021 tarihi itibarıyla, Gemi Adamları Eğitimi Bilgi Sistemi-GAEBIS resmi kayıtları dikkate alındığında; Millî Eğitim Bakanlığı'na bağlı 43 adet lisede 500



Şekil 2.Ziya Kalkavan MTAL Tören anı

GRT-750 KWA seviyesinde, YÖK un-suru üniversitelere bağlı 13 adet Meslek Yüksekokulu'nda 3000 GRT-3000 KWA seviyesinde, 4 adet Yüksekokul ve 11 adet Fakülte'de uzakyol vardiya zabıtlığı eğitimleri için yetkili kurum ve kuruluş bulunmaktadır. Ayrıca, Millî Eğitim Bakanlığı onaylı 32 adet özel eğitim merkezi de bulunmaktadır. (https://gbs.uab.gov.tr/gaeb/public/kurumbilgi.aspx)

Denizcilik eğitimi ve uygulamaları için IMO tarafından yapılan standartlaş-mada, üye ülkelerin kendi iç uygulamalarında kural koyucu ve uygulayıcı olarak görev yapmasını beklediği bir kurum ve kuruluş görevlendirilmektedir. Türkiye de bu görev, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından gerçekleştirilmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü ve ast unsurları tarafından eğitim standartlarının belirlenmesi ve takibi yapılmaktadır. Bu esaslar bakanlığın yayınladığı, Gemi adamları ve Kılavuz Kaptanları Yönetmeliği tarafından çerçevelenmektedir. Yönetmelik ile beraber; okullar, eğiticiler ile ilgili gereklilikler, uygulama esasları, uygulama eğitimleri nitelikleri, eğitim müfredatı çerçevesi vb. birçok konuda rehber niteliğinde bir yayın hizmete girmiş olmaktadır. Dolayısıyla uygulamaya tektiplik özelliği kazandırmış ve standartlaşmaya yönelmiştir. (https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/02/20180210-9.htm) 2018 yılı itibariyle yayımlanan hâline yabancı dil sınavı puanı (YDS, TOEFL vb.) tadilatı eklenerek 2019 değiştirilmiştir. Denizcilik mesleği uluslararası bir meslek olup STCW eğitimi gereği Türkiye de denizcilik eğitimi veren bütün okullar için, diğer denizci ülkelerde olduğu gibi uluslararası akreditasyon sağlanmıştır. Okullar ve mezun olan Zabıt adayları için standart oluşturulmuş eğitimleri tamamlamaları hâlinde

GRT ve KWA ayrımı dikkate alınarak gemi adamı ehliyeti verilmektedir. Fakat mezun olduğunuz ehliyet ile deniz hizmetinizi arttırarak ehliyet ve statü yükseltme hakkı şimdilik ülkemiz için bulunmaktadır.

Liselerden mezun olan zabıt adayları için karşılaşılan zorluklardan bahsederek başlamak en doğru yol olacaktır. Yakın geçmişimizde ülkemizin önemli denizcilik liselerinden mezun olup hizmet yılları göze alınarak Uzakyol Kaptan veya Başçarkçı seviyesine gelmiş olan zabıtan personeli için artık bu yol neredeyse kapanmış gibi görünmektedir. Eskiden mesleki eğitim veren okul sayısında azlık mezun sayısındaki eksiklik kariyer için çok önemli göstergelerdendi. Arz ve talep dengesi kariyer için doğru adım atılması ve deniz hizmetinde yükselme ehliyetin de ilerlemesini sağlamaktaydı. Fakat artan denizcilik lisesi sayısı ve mezun zabıt adayı, iş arayan kümedeki kalabalığı günden güne arttırdı. Yakın bir zamana kadar denizcilik eğitimi veren liselerden 3000 GRT – 3000 KWA ehliyet için mezun verilirken 500 GRT – 750 KWA seviyesinde

değiştirilmiştir.

Ne yazık ki, 500 GRT ve 750 KWA seviyesinde çalışan gemi sayısı ve zabıt ihtiyacı okullarımızdan mezun sayısından az olduğu için, arz fazlası durumda karşımıza çıkmaktadır. Günümüz ticaret filolarında yukarıda belirtilen tonajlarda fazla olmadığından istihdamda zorluklar karşımıza çıkarılmaktadır. Aslında çok önemli bir açığı kapatabilecek şekilde değerlendirme üzerine personel politikası benimseyerek kariyer için yol açılabilir. Fakat bu aşamada, terfi ve ilerleme yolları açık ve geliştirilebilir olarak planlanırsa Mesleki ve Teknik liselerin Denizci bölümleri için hayırlı olacaktır. Ülkemizin birçok yerinde nitelikli ve kaliteli liselerimiz Türk Denizciliğini geliştirmek adına çalışmaktadır.

Bu bağlamda lise tercihi yapmakta olacak olan adayların ehliyetler ile ilgili kısıtlamadan dolayı başka liseler ve bölümlere gitmeyi tercih etmesi özellikle son yıllarda karşılaşılan sorunlardandır. Geleceğimizin teminatı gençler için denizcilik bilincinin ilköğretim itibariyle verilerek liseye gelmeden karar aşamasında faydalı olacaktır.

Fakat yukarıda anlatmaya çalıştığım üzere, ehliyet ve tonaj ile ilgili kısıtlamalar, denizcilik liselerine ilerleyen yıllarda tercihi azaltabilir görünmektedir. İlerleyen sayılarda, önlisans ve lisans seviyesinde kazanımlar ve karşılaşılan zorluklardan bahsetmeye çalışacağım. Her seviye eğitim kurumunda, kurumun ve eğiticilerin geleceğimizin teminatı gençlerimize önce umut vermesi gerekliliği göz önünde tutulmalıdır. Velilerin şu sorusu aklında kalır " Sizce, bu ehliyet seviyesine göre denizcilik lisesinde okumalı mı?"



Şekil 3.Çeşme Ulusoy Denizcilik Teknolojisi Mesleki ve Teknik Lisesi tören anı.



## Murat Bakal

Marmara Üniversitesi  
Öğretim Görevlisi - Teknik Müdür

1981 yılında Çaykara, Trabzon'da dünyaya gelmiştir. Denizcilik ile ilgili profesyonel eğitimine Kocaeli Üniversitesi Gemi Makineleri İşletme Bölümü'nü okuyarak başlamıştır. Eğitimini müteakiben Tuzla'da tamir ekiplerinde çalışarak profesyonel anlamda iş yaşamında tecrübeler edinmiş ve ardından deniz yaşamına devam ederek gemilerde Uzakyol Vardiya Mühendisi olarak görev yapmıştır. Eğitim hayatına Kocaeli Üniversitesinden sonra, Marmara Üniversitesi Makine Bölümü'nde lisans derecesinde devam etmiş ve bu mezuniyetlerinin ardından Piri Reis Üniversitesi'nde Uzakyol Baş ve İkinci Mühendislik eğitimini de tamamlayarak deniz yaşamını yönetici kademesinde uzak yol seferlerinde sürdürmüştür. Bu eğitim ve mesleki tecrübelerinin ardından karada da yönetici kademesinde görev alabilmek için Beykent Üniversitesi'nde işletme alanında master derecesinde mezuniyet sağlayarak MBA yapmıştır. Ardından çeşitli denizcilik şirketlerinde makine enspetörülüğü ve teknik müdürlük görevlerini icra etmiş olup halen Rana Denizcilik'te Teknik Müdür görevinin yanı sıra Marmara Üniversitesi Teknoloji Fakültesi Makine Mühendisliği Bölümü'nde Öğretim Görevlisi olarak akademik çalışmalarına devam etmektedir.

## Denizcilik Sektörünün Geleceği Hangi Teknolojiler ile Şekilleniyor

Teknolojideki ilerleme, endüstrinin her alanında son derece hızlı bir şekilde olmaktadır. Gemi inşa endüstrisi de bu sektörlerden biridir. Özellikle gemi inşası ve hatta mevcut gemilerdeki modifikasyonlar çevre kirliliği, artan yakıt maliyetleri gibi sorunları çözmeyi amaçlayan son derece ileri teknolojilerden yararlanarak hızla değişiyor.

Ar-Ge faaliyetlerinde yüksek ilerleme kaydeden denizcilik endüstrisi, potansiyel olarak devrim niteliğinde bazı teknolojiler geliştirdi. Aşağıda, gemi inşasının geleceğini değiştirmeye yardımcı olabilecek bazı teknolojilere göz gezdirelim.

**Üç Boyutlu Yazıcı Teknolojisi:** 3 boyutlu baskı teknolojisi, sanal 3 boyutlu nesnelere gerçek nesnelere dönüşümü mümkün kılar. Bu işlem, sanal nesneyi 2 boyutlu dilimlere hâlinde kesip gerçek olanı dilim dilim yazdırarak gerçekleştirilir. Bugüne kadar birçok 3 boyutlu baskı işlemi icat edildi, ancak çok azı ticari olarak uygun fiyatlı ve sürdürülebilir oldu. Şu anda bu teknoloji; çeşitli uygulamalar için bilimsel ekipman, küçük yapılar ve modeller üretmek için endüstrilerde kullanılmaktadır. Bu sayede bir arıza durumunda gemi parçasının onarım amacıyla hızlı bir şekilde değiştirilmesi için 3 boyutlu yazıcıların kullanılması olasılığı da araştırılmaya devam eden bir konu olarak karşımıza çıkıyor.

**Gemi İnşa ve Robotik Teknoloji:** Son trendler, gemi inşa endüstrisinin robotiği, işçilerin kaynak, yüksekçe ç-

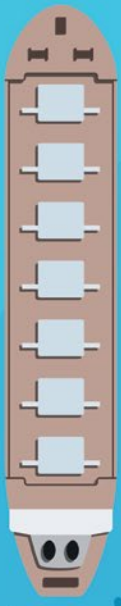
alışma vb. gibi tehlikeli işleri yapmasını önleme yöntemiyle birlikte bir verimlilik sürücüsü olarak kabul ettiğini gösteriyor. Nitelikli işgücü sıkıntısı da robotiklere eğilim nedenlerinden biridir. Robotlar tersanelerde kaynak, boya, ağır kaldırma ve diğer işleri yapabilmektedir. Güney Kore'de yılda yaklaşık 30 geminin denize indirilmesiyle övünen Geoje Tersanesi, üretim süreçlerinin yüzde 65'ini robotik sistemlerle gerçekleştireyor ve bu da böylesine yüksek bir üretim oranına ulaşmasına katkıda bulunuyor. Robot önceleri tersanelerde kaynak işlemi için tasarlanmıştı ama şimdi muayene ve boru temizleme robotları da geldi. Bunlardan en ilginç, geminin yüzeyinde otonom olarak gezinen ve pas ve diğer kirlenici maddeleri püs-

kürterek yüzeyi boyamaya hazırlayan örümcek robottur. Bu eğilimler, tersanelerin geleceğinin akıllı ve dijital olacağını açıkça göstermektedir.

**Balastsız Gemi Tasarımı:** Konsept, yerli olmayan türlerin deşarjına neden olan ve çeşitli ekolojik problemler yaratan balast suyu bertarafı sorununu azaltma potansiyeline sahiptir. Tasarım, geminin gövdesinde pruvidan kışa kadar uzunlamasına borulardan oluşan bir ağa sahiptir, bu da kontamine suyun veya bir ekosistemin suyunun diğerine transferini önleyen yerel deniz suyunun sabit akışına neden olur. Bu teknoloji deneysel ve geliştirme aşamasında olmasına rağmen, başarılı bir şekilde test edilirse, balastsız tasarım kesinlikle gemi inşa-







sının geleceği olacaktır. Şu an için bilindiği üzere bu süreçte Ballast Water Treatment cihazları kullanılmaktadır.

**LNG Yakıtlı Motorlar:** Sıvılaştırılmış doğal gazın gemiler için alternatif yakıt olarak popülaritesindeki artış, çevre dostu olması nedeniyle bu günlerde görülmektedir. Bu nedenle LNG yakıtlı gemi motorları pazarı gelişiyor ve beklentiler de yüksek. LNG motorlarda CO2 emisyonu dizel motorlara göre yüzde 20-25, NOX emisyonları yaklaşık yüzde 92, SOX ve partikül emisyonları ise neredeyse tamamen ortadan kaldırılmıştır. Ayrıca, IMO tarafından 2016 TIER 3 kısıtlamalarına uymak için yeni nesil gemi motorlarına şiddetle ihtiyaç duyulmaktadır. Bu nedenle LNG çözümü şu anda en iyisi ve sektör de bunu gerçekleştiriyor.

Başlıca gemi motoru tasarımcıları Mitsubishi, Wartsila, Rolles-Royce ve MAN Diesel & Turbo, LNG yakıtlı motorların teknolojik gelişimiyle meşgul. Klas kuruluşları da bu konuda faaliyet göstermektedir ve "Gemiler için LNG Kuralları" yayınlamıştır. Son zamanlarda, Deen Shipping, dünyanın ilk yeni inşa edilmiş LNG yakıtlı tankeri olan 'MTS ARGONON' adlı 6.100 dwt çift yakıtlı kimyasal tanker geliştirdi. Lloyd's Register tarafından sınıflandırılmış, çift yakıtlı, yüzde 80 LNG ve yüzde 20 dizel ile seyrediyor.

LNG, çevre dostu bir yakıt olmasının yanı sıra dizelden daha ucuzdur ve bu da geminin zaman içinde önemli miktarda para tasarrufu yapmasına yardımcı olur. Ayrıca LNG ile çalışan eskort römorkörü, BB tarafından Rolles-Royce Marine'nin LNG motor desteği ile geliştirildi. Bu göstergeler inanılırsa, gelecekteki gemilerin çoğu yeşil nakliye katkısında bulunan LNG ile çalışacak.

#### **Güneş ve Rüzgâr Enerjili Gemiler**

Tüm petrol ve gaz rezervlerinin bir gün biteceği bir gerçek ama geçmişte kullanılan yelkenli gemiler kesinlikle geri dönmeyecek ancak gemi inşa endüstrisi, günümüzün zorluklarını göz önünde bulundurarak gemileri çalıştırmak için yenilenebilir enerji kaynaklarını (yani rüzgâr ve güneş) kullanmak için teknolojiler geliştirme çalışıyor.

Dünyanın güneş enerjisiyle çalışan en büyük gemisi 'Turanor', dünyanın etrafını hiç yakıt kullanmadan dolaşan ve şu anda araştırma gemisi olarak kullanılan 100 metrik tonluk bir kataran. Özel güneş veya rüzgârla çalışan gemiler günümüzde ticari ve pratik olarak uygun görünmese de, daha teknik gelişmelerle gelecekte kullanım dışı bırakılamazlar.

Son zamanlarda, büyük gemileri gü-

neş panelleri veya sert yelkenler kullanılarak yakıt tüketimini azaltmak için destekleyen birçok teknoloji geldi. Eco Marine Power tarafından geliştirilen Energy Sail (patent beklemede) adlı bir cihaz, yakıt maliyetlerini ve sera gazı emisyonlarını azaltmak için gemilerin rüzgâr ve güneşten güç elde etmesine yardımcı olacak. Sadece nakliye için tasarlanmıştır ve petrol taşıyıcılarından devriye gemilerine kadar çok çeşitli gemilere takılabilir.

#### **Entegre Elektrikli Tahrik Teknolojisi:**

Entegre elektrik tahrik teknolojisi, gaz türbinlerinin veya dizel jeneratörlerin veya her ikisinin, pervaneleri veya su jetlerini döndüren elektrik motorlarına güç sağlamak için kullanılabilen üç fazlı elektrik ürettiği bir düzenlemedir. Sistem, mekanik şanzıman yerine elektrikli şanzıman kullanıyor ve bu da kavrama ihtiyacını ortadan kaldırıyor; dişli kutusu kullanımını azaltıyor veya ortadan kaldırıyor.

Bu teknolojiyi kullanmanın avantajlarından bazıları; motor yerleştirme özgürlüğü, daha az gürültülü gemiler, ağırlık ve hacimde azalma vb. Yakın bir gelecekte bu teknolojilerin çoğunun ismini daha çok duyacak ve kullanımında göreceğiz.



## Mustafa Çalışkan

Uzakyol Başmühendis

Denizcilik hayatına 1987 yılında şimdiki adıyla İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Makine Bölümü'nden mezun olarak başladı. Yüksek lisansını Yıldız Teknik Üniversitesi İşletme Yönetimi Bölümü'nde tamamladı. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Denizyolları İşletmesi'nin muhtelif gemilerinde çalıştı. Savunma sanayinde bir süre proje mühendisi olarak çalıştıktan sonra Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nde uzun yıllar daire başkanlığı yaptı. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nde Daire Başkanlığı ve Genel Müdür Vekilliği yaptı. Halihazırda Ulaşım Emniyeti İnceleme Başkanlığı'nda görev yapmaktadır.

# Emirle Gemi Böyle Batırılır!

İsveç, 17. Yüzyılda askeri gücünü tahkim ederek küçük ve önemsiz bir kralıktan Avrupa'da önemli rol oynayan bir güç haline gelmişti. Buna mukabil donanmada durum hiç iyi değildi ve acilen güçlendirilmesi gerekiyordu. İsveç Deniz Kuvvetleri için felaket bir on yıl olmuştu. İsveç donanmasının 12 büyük harp gemisi ele geçirilmiş, kullanılmaz hale gelmiş yada kaçırılmıştı. 1625'teki şiddetli fırtınada on gemisi batmıştı. Kral Gustav II Adolf, dört yeni gemi inşa ettirerek sürmekte olan 30 yıl savaşlarında Baltık filosuna katmak istiyordu. Ve nihayet ilki olan Vasa 1626'de kızağa kondu.

### Daha uzun yap!

İlk olarak geleneksel küçük kalyon olarak yapılması planlanmıştı. Sonra kral tarafından çok sayıda boyut ve silah donanımı değişikliği emredildi. Başlangıçta 111 ft'lik omurga kızağa kondu, fakat Kral rakip Danimarka'nın 2 top güverteli yeni gemi inşa ettiğini öğrenir öğrenmez inşayı durdurdu ve omurga 135 ft ve iki kapalı top güverteli inşa edilmesini emretti.

İsveç'te daha önce böyle bir gemi inşa edilmemişti ve Kral daha büyük boyutlarda ve daha hızlı teslim için sürekli emir yağdırıyordu. Mühendislik hesap ve planlamaları için zaman yoktu. 135 ft'lik yeni omurgayı kızağa koymaktansa 111 fit'liği uzatmak zamandan tasarruf sağlayacaktı.

Gemi inşacılar, uzatmayı yaptılar ancak boyuna oranla gemi dardı ve bu boyuttaki bir gemi için draft çok dü-

şüktü. Omurga kızağa konduğu için geminin üst güvertesine büyük toplar ve ağırlıklar konulması "G" ağırlık merkezini yukarı taşınması nedeniyle geminin stabilitesini bozuldu. Geminin stabilitesini düzeltmek için gemiye konulması gereken ilave ağırlık/balast, omurga derinliğinin az olması nedeniyle konulamamıştı.

### Daha büyük gemi, daha fazla silah!

Artık deniz savaşları borda bordaya yapılmıyor, uzaktan atışlarla üstünlük sağlanıyordu. Preveze deniz savaşında da Barbaros Hayrettin Paşanın uzaktan top atışlarıyla savaşı kazandığını da not edelim. Kral Gustav için yeni gemi, daha fazla ve büyük silah donanımı ve savaşta üstünlük demekti ... Gemi ilk dizaynında bir top güvertesi ve 24 librelilik 32 top planlanmıştı. Sonradan emirle eklenen

üst güverte ise 12 librelilik toplar için dizayn edilmişti. Birçok değişiklikten sonra denize indirildiğinde 24 librelilik 48 adet, 3 librelilik 8 adet, 1 librelilik 2 adet ve 4 adet obüs topu 2 güverteye monte edilmiş ve her bir güverteye yarı yarıya 24 librelilik toplar dağıtılmıştı. 24 librelilik toplar monte edilen üst güverte G'yi (ağırlık merkezini) daha da yukarı çekmişti.

Diğer taraftan, dönemin geleneksel tarzına uygun, monarjinin gücünü ve ihtişamını sergilemek için birçok heykeltıraşa yaptırılan heykellerle gemi süslenmiş, ihtişam ve itibar için hiçbir masraftan kaçınılmamıştı.

### Yönetimin değişmesi

Gemi inşanın başındaki Kralın adamı, 1626'da hastalanarak yatağa düştü ve işi bırakmak zorunda kaldı ve 1627





'de öldü. Görevleri, 2 kişiye paylaştırıldı ve projenin yönetimi, yavaş yavaş şirazesinden çıkmaya başladı. İsveç tarihinde en geniş işgücü ile deli gibi çalışılmasına rağmen sorumlulukların paylaşımında ve iletişimdeki zafiyetler, Kralın sabırsızlığı ve sürekli değişen talepleri projenin uzamasına ve deyim yerindeyse ipin ucunun kaçmasına yol açtı.

Bu meyanda, ağırlık merkezi için standart hesaplamalar, meyil karakteristikleri ve denge faktörleri tamamen göz ardı edildi. Gemi kaptanı, geminin karakteristiklerini deneme yanılma yoluyla testleri ile öğrenmeye çalıştı. O zamanın donanma uzmanları bile daha yüksek ve daha fazla silah taşıyan bir geminin daha denizci olacağına inanmışlardı.

#### **Denize indirilmeye hazırlık testi**

En son Vasa'nın denize elverişlilik testi kalmıştı. Sakin havada, limanda yapılacak teste Gemi kaptanı ve Kralın amiralleri ile ileri-geri koşması için 30 askeri test için hazır. Üç kez böyle ileri geri koşturmadan sonra geminin aşırı yalpalaması sonucu Kaptan Söfring Hasson, Amiral Clas Fleming geminin alabora olmasından korktuklarından testi durdurdular. Felaket geliyor diyordu ancak projeyi başından beri bilen ve yaşananları açık-

layabilecek ne gemi inşacı ne de başka bir kimse vardı. Alarm veren durum karşısında daha fazla balast almakta başka bir şey akıllarına gelmedi. Geminin azami alabileceği 120 ton kadar yüklemeyi yaptılar. Daha fazla yer olmadığı gibi top kapakları su hattının altında ya da yanında kalacağından yüklemeye mümkün değildi. Mevcut durumda bu top ağızları su hattında sadece 3,5 feet yükseklikteydi.

#### **Denize İndirilme**

25 Temmuz 1628'de Kralın emrindeki amiraller ve birkaç profesyonel denize indirildiğindeki sonuçlardan oldukça kaygılıydılar. Gemi kaptanı ve personelinin hayatları, gemi inşacılar ve tersane çalışanlarının gelecekleri için çok ciddi tehlike vardı ancak kimse bunu Krala söyleme cesaretini gösteremedi.

Ve nihayet denize indirilme günü gelip çattı ve gönülsüz ancak itaatkar Amiral ve danışmanlar gözetiminde tüm top kapakları açık olarak 10 Ağustos 1628'de rihimden gemi ayrıldı. Karakteristiği bilinmeyen gemide top kapaklarının açık bırakılması büyük hataydı. Hafif rüzgar geminin yelkenlerini şişirdi ve gemi rihimden henüz 1000 yarda uzaklaşmıştı ki rüzgar tersine döndü ve geminin stabilitesi bozuk olduğundan gemi yana yattı,

doğrulamadı ve top kapaklarından su alarak kalabalık izleyici topluluğunun gözü önünde alabora oldu. Geminin deneme seyrinde gemide bulunanlardan mürettebat ve askerlerden 50 personel can verdi.

Kral, derhal sorumluların bulunup ceza verilmesini emretti. Uzun yargılamalar sonucu ceza verilecek kimse bulunamadı ve olay şans ve ilahî kadere bağlanarak kapatıldı.

Vasa, deniz dibinde geçirdiği 333 yıldan sonra 1961 yılında denizden özel teknikler kullanılarak çıkarıldı ve % 98 orijinal parçalar ve yüzlerce oyma heykelden oluşan muhteşem tarihi eserler Stockholm'de kendi adına açılan Müzede sergilenmekte ve her yıl yüzbinlerce turist çekmektedir. Vasa olayı, yüzlerce kitap ve esere de konu edilmiştir.

#### **Yanlış giden neydi?**

Kral, bilmediği, anlamadığı konuda arzu ve istekleri doğrultusunda otoritesinin kullanarak kendini bilim ve tekniğin üzerinde göyerek emirle işlere sürekli istikamet vermiş ve müdahale etmiştir.

Danışmanları emirlerin uygun olmadığını söylemekten korkmuşlar ve emirlere itaat ederek felakete kapı aralmışlardır.

İşin başlangıcında bulunan kadro de-ğiştiğinden şaşkınlık ve tutarsızlıklar yaşanmış ve tecrübe muhafaza edilememiştir.

Proje yönetiminde zaman, maliyet ve kapsam ve kalite hedeflerinde ciddi sapmalar olmuştur.

Vasa'nın inşacıları teorik hesaplamalardan habersizdi; işler kişisel tecrübe ve deneme yanılma ile yapıyordu.

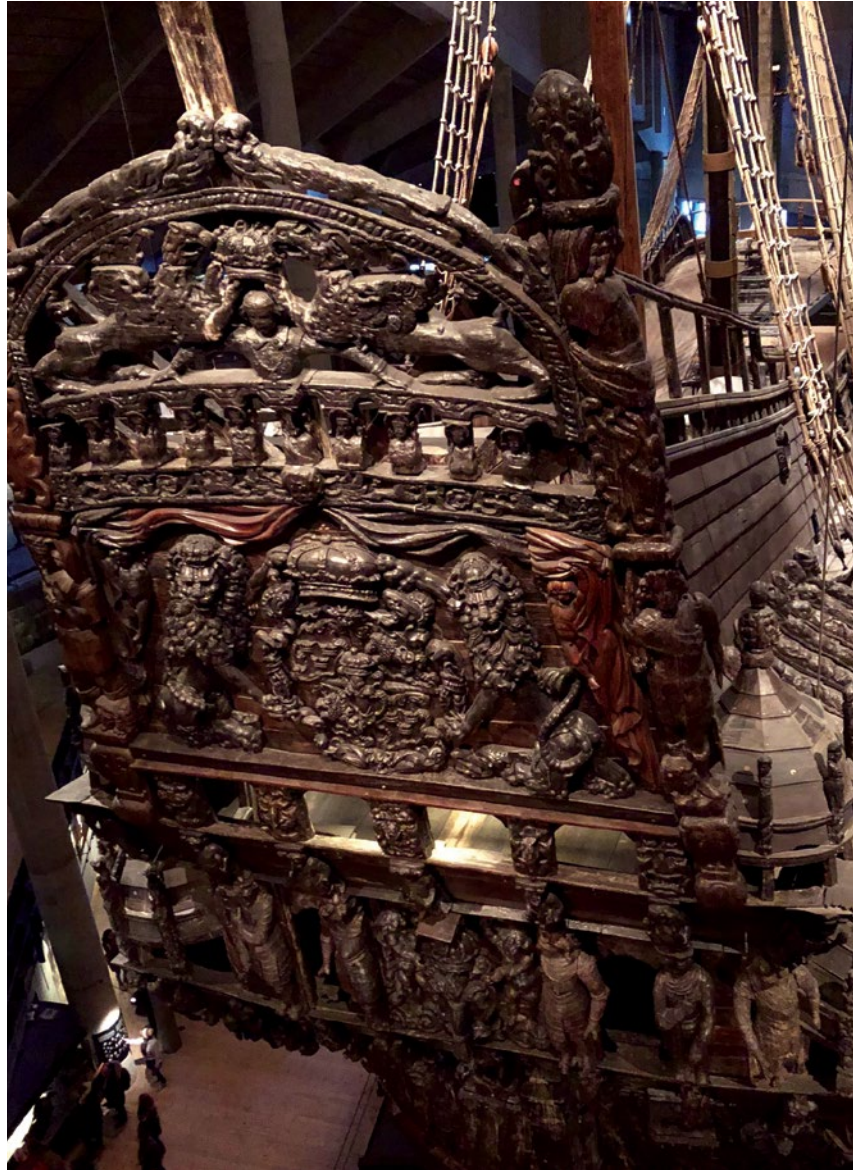
Monarşik otoritenin ihtişam ve üstün gelme arzusu her şeyin önüne geçmiş ve akıl ve mantığı dumura uğratmıştı.

### Öğrenilen dersler...

Büyük başarısızlık ya da fiyasko ile neticelenen " VASA" gemisinin yıllar süren çalışmaları gün yüzüne çıkartılıp sahip çıkılması ve önemli değerleri olarak müzede sergilenmesi, binlerce turist için çekim merkezi yapılması fevkalade takdire şayan örnek alınması gereken bir tarih bilincidir.

### İkam ve güç sahipleri:

Hırs ve ihtiraslarıyla, "ben yaptım oldu" mantığıyla hareket ederek akıl, sağduyu, istişare ve bilimin ışığında emir vermediğinde, yetkisini kullanmadığında, işleri yönetmediğinde, liyakat ve doğruları söyleyenler yerine mutlak itaat ve sadakate göre belirledikleri danışmanlarla çalıştıklarında, itibar ve büyük ziyana uğrayacakları felaketi bekleyebilirler.



# Büyük sorumluluk

Türk P&I olarak denize açılmanın büyük sorumluluk olduğunu biliyor; sunduğumuz hizmetlerle yolunuza çıkabilecek engelleri aşmanızı sağlıyoruz. 145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle dünyanın tüm denizlerinde yanınızda olan **Türk P&I ile güvende kalın.**



## TURKP&I

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

Muhittin Üstündağ Cad. No: 21 34718 Koşuyolu-Kadıköy/İstanbul

T. +90 850 420 81 36 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com





## Recep Odabaş

Nismar Denizcilik  
Personel Müdürü

# Denizcilikte Zabitan Açığı ve Çözüm Önerileri

Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (IMO) göre bugün dünya ticaretinin yüzde 80'inden fazlası deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Hem tüketilen malların ulaştırılması hem de üretim için gerekli hammaddelerin temininin sağlanması ile deniz taşımacılığı ve limanlar, dünya ticareti ve ekonomisinde önemli bir yere sahiptir.

ICS ve BIMCO (Baltic and International Maritime Council-Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi) tarafından yayımlanan 2021 Yılı Gemi İnsanları

İş Gücü Raporu'nda (Seafarer Workforce Report), Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (STCW) kapsamında belgelendirilmiş olan zabitan açığına dikkat çekilmektedir.

Ayrıca konuya ilişkin ICS ve BIMCO tarafından yayımlanan söz konusu rapor hakkındaki basın bildirisinde; denizcilik sektöründe özellikle gemilerde görev yapacak olan zabitan sayısına duyulan talebin, arzı geride

biraktığı belirtilmektedir. 2026 yılında zabitan talebinde ciddi bir arz açığı yaşanmamasını teminen, eğitim ve istihdamın artırılması gerektiğine dikkat çekilmektedir.

Raporda; mevcut durum itibarıyla dünya denizcilik filosunda 74.000 gemide, 1.89 milyon gemi insanının görev yaptığı, 2021 yılında 26.240 zabitan açığının olduğu, 2026 yılında ise gemilerde görev yapacak 89,510 zabite ihtiyaç duyulacağını tahmin edildiği ifade edilmektedir.

YETERLİLİK	EĞİTİM KURUMU	EĞİTİM-YABANCI DİL PUANI	HİZMET SÜRESİ	YÜKSELME YAPILAN YETERLİLİK	HİZMET	EĞİTİM - YABANCI DİL PUANI	YÜKSELME YAPILAN YETERLİLİK
UZAK YOL VARDİYA ZABİTİ /UZAK YOL VARDİYA MÜHENDİSİ	4 YILLIK DENİZCİLİK FAKÜLTESİ MEZUNU OLMAK	60 PUAN/ 55 PUAN	36 AY	UZAK YOL 1.ZABİT / UZAK YOL 2.MÜHENDİS	36 AY	65 PUAN / 60 PUAN	UZAK YOL KAPTAN / UZAK YOL BAŞ MÜHENDİS
3000 GT VARDİYA ZABİTİ	DNZ.MYO / ÖZEL KURUM MEZUNU OLMAK	7.01 EĞİTİMİ 55 PUAN	36 AY	3000 GT 1.ZABİT	36	60 PUAN	3000 GT KAPTAN
3000 KW MAKİNA ZABİTİ		7.02 EĞİTİMİ 50 PUAN		3000 KW 2.MAKİNİST		55 PUAN	3000 KW BAŞ MAKİNİST
3000 GT 1.ZABİT	DNZ.MYO / ÖZEL KURUM MEZUNU OLMAK	60 PUAN	24	UZAK YOL 1.ZABİT	36	60	UZAK YOL KAPTAN
3000 KW 2.MAKİNİST		55 PUAN	24	UZAK YOL 2.MAKİNİST	36	55	UZAK YOL BAŞ MAKİNİST
3000 GT VARDİYA ZABİTİ / 3000 KW MAKİNA ZABİTİ	DNZ.MYO / ÖZEL KURUM	55 PUAN	24	UZAK YOL VARDİYA ZABİTİ / UZAK YOL VARDİYA MAKİNİSTİ	36	7.1 EĞİTİMİ - 60 PUAN / 7.2 EĞİTİMİ-55 PUAN	UZAK YOL 1.ZABİT / UZAK YOL 2.MAKİNİST
UZAK YOL 1.ZABİT / UZAK YOL 2.MAKİNİST	DNZ.MYO / ÖZEL KURUM	65 PUAN / 60 PUAN	36	UZAK YOL KAPTAN / UZAK YOL BAŞ MAKİNİST			
UZAK YOL KAPTAN	4 YILLIK DENİZCİLİK FAKÜLTESİ MEZUNU OLMAK	70 PUAN	12 AY	KLAVUZ KAPTAN			

Tablo -1 Mevcut gemi adamları yönetmeliği yükselme şartları

ICS ve BIMCO'nun bu öngörüsünü 2021 yazında pek çok armatör ve İK müdürü meslektaşımız fazlası ile hissetmeye başladı. Tüm bunların yanı sıra pandemi sebebi ile planlı personel donatımı yapılamaması sebebi ile personel donatımında büyük sıkıntılar yaşandı ve yaşanmaya devam etmektedir. Kısıtlı olan nitelikli zabitan gemi adamlarını kendi bünyelerine katmaya uğraş veren firmalar navlun piyasalarının yükselmesi sebebi ile zabitan ücretlerinde yüzde ellilere varan maaş zamlarını uygulamaya aldılar ancak bu durum dahi kimi zaman yeterli olmadı.

Institute of shipping Economics and Logistics verilerine göre 384 adet Türk bayrak ve 1492'si yabancı bayrak olmak üzere 1876 adetlik bir filoya sahip olup, bilinmeyenler ile birlik de yaklaşık 2 bin sayıya (adet bazında bunların yüzde 60'ı 3000 GT altı) yakın gemiye sahip olan Türk armatörünün denizcilik filosunun kapasitesi yaklaşık 30 milyon DWT ve bu gemileri 548 firma gemi sahibi olarak gemi işletmekte.

Eğitim veren okullar ve iş imkanı sağlayacak armatör gemi sayılarına bakıldığında geçmiş de arz-talep dengesinin sağlanabileceği öngörülmüş olacak ki gemi adamları yönetmeliği bu çerçevede düzenlenerek Türk denizciliğine bu doğrultuda yön verilmiştir. Ancak günümüz şartlarında nitelikli okul ve öğrenci sayısı mevcut gemi zabitanı ihtiyacını karşılamadığı gibi bu duruma gemi adamı yönetmeliğindeki eksiklikler ve uyumsuzluklar eklendiğinde Türk armatörü gemilerini donatmak adına yeterli zabitan denizciye ulaşamamaktadır. Özellikle yaz ayları döneminde nitelikli zabitan bulunamamasının yanı sıra yetkinlik belgesine sahip zabitan dahi bulunamamaktadır.

Dünya genelinde yaşanan zabitan eksikliği üç tarafı denizler ile çevrili 83 milyon nüfusa sahip ülkemiz ve deniz taşımacılığı yapmak da olan Türk armatörü gemileri içinde pek farklı değildir.

Özellikle tablodaki zabitan, kaptan ve baş mühendis yeterliliklerinde çok büyük zabitan temini sorunları yaşanmaktadır. 3000 KW baş makinist, 3000 GT 1. zabit, 3000 GT Kaptan ve 3000 KW 2. makinist bu eksikliklerde başı çekmektedir.

Zabitan eksikliğinin sayıca ve nitelik bazında eksikliği en çok 3000 GT/ KW

yeterlilikler sınıfında görülmektedir. Öncelikle bu yeterlilikler hangi şartlarda alınıyor, kayıtlı zabitan sayısı nedir ve nitelik bakımından bu yeterliliklerdeki zabitan sınıfında personel eksikliklerine bir göz atalım.

Aşağıdaki Tablo-2'de açıkça görüleceği gibi kayıtlı zabitan sayısı ile aktif çalışan zabitan sayısı arasında büyük farklar söz konusudur. Ayrıca aktif zabitan gemi adamı yeterliliğine sahip öncelikli olarak kaptan ve baş mühendis yeterliliğine sahip bir çok kişi denizcilik firmalarında ofis çalışanı olarak görev yapmaktadır. Sayısal duruma ek olarak aktif olarak çalışmakta olan zabitanın nitelik bakımından sınıflandırdığımız durumda rakamların daha yüksek boyut da ekisi bir durum oluşturduğu gerçeği ile karşı karşıya kalmaktayız. Bu duruma ek özellikle yaz aylarında aktif çalışan zabitanların izine ayrılması neticesinde çok büyük boyutlara ulaşan personel istihdam sıkıntısı yaşanmaktadır.

3000 KW Baş Makinist; hem sayısal olarak hem de nitelik bakımından en çok arz-talep dengesizliği olan yeterlilik olarak tanımlayabiliriz. Yaş ortalamalarının şu anda 50-55 yaş bandı ve üzerine çıkmakta olan bu yeterlilik için kriz birkaç sene içinde gemileri limandan kalkış yapamayacak duru-

ma getirecek boyutlara ulaşacaktır. Bu durum bilgi, belge ve yetkinliğinin ne boyutta olduğunu bilmediğimiz yabancı personellerin ve ücret karşılığı alınmış yetkinliklerin tekeline kalacak şekilde ilerleyişini sürdürecektir.

Son yıllarda Vardiya makinisti ve 2. makinist kadrolarından baş makinist kadrolarına yeterli yükselmeler gelmemektedir. Türk armatörünün sahip olduğu filo gemileri bir bölümü 3000 KW ana makina gücüne tabi olsalar dahi otomasyon formatı sebebi ile minimum donatım sertifikalarında gemilerin büyük bir bölümünde 3. makinist ve 2. makinist zorunluluğu olmadığından bu yeterlilik de bulunan zabitanlar hizmet sürelerini tamamlayacak ve kendilerini yetiştirecek gemi bulmak da zorlanmaktadır. 3. makinist ve 2. makinist yeterliliği ile çalışabilen zabitanlar ise gerekli hizmeti ve şartları yerine getirdik den sonra uzak yol yeterliliğine geçiş yapmaktadırlar. Akabinde 3. makinist ve 2. makinist olamadığında 3000 kw yetkinliğinde baş makinist de yetişmemektedir.

Aktif çalışan Türk gemi adamı cüzdanına sahip 3000 kw baş makinist sayısı 200 ila 300 kişi bandında seyretmektedir. Bu rakamda bu tonaj gemilerin donatımı adına yeterli gelmemektedir. Ek olarak şuan yaş ortal-

YETERLİLİK	KAYITLI ZABİTAN SAYISI	ORTALAMA AKTİF ÇALIŞAN ZABİTAN
UZAKYOL KAPTAN	3888	500 ila 1000
UZAKYOL 1.ZABİT	2110	400 ila 800
UZAKYOL VARDİYA ZABİTİ	3580	1000 ila 2000
UZAKYOL BAŞ MÜHENDİS	1221	250 ila 500
UZAKYOL 2.MÜHENDİS	633	100 ila 200
UZAKYOL 3.MÜHENDİS	1610	500 ila 800
3000 GT KAPTAN	2020	500 ila 1000
3000 GT 1.ZABİT	930	100 ila 300
3000 GT VARDİYA ZABİTİ	1480	500 ila 1000
3000 KW BAŞ MAKİNİST	2610	200 ila 300
3000 KW 2.MAKİNİST	215	50 ila 100
3000 KW VARDİYA MAKİNİSTİ	1320	300 ila 600
1100 KW BAŞ MAKİNİST		
YAKIN KIYISAL / 3500 KW 2.MAKİNİST YAKIN KIYISAL	181	50 ila 100
UZAKYOL BAŞ MAKİNİST	950	200 ila 400
UZAKYOL 2.MAKİNİST	575	100 ila 200
UZAKYOL VARDİYA MAKİNİSTİ	420	100 ila 200

ması 55 yaşın üzerinde olan geçmiş de intibak ile yakın kıyasal 1100 KW Baş makinist yeterliliği almış olan zabitanların sektörden ayrılmaları durumunda çalıştıkları gemilerde 3000 KW baş makinist istihdamı etmek zorunda kalınacağına baş makinist eksikliği çok daha büyük boyutlara ulaşacaktır. Mevcut baş makinistlerin bir bölümünde yabancı dil ve dökümantasyonu (ISM) adına eksiklikleri vardır. Bu durum bir formasyon eğitimi ile aşılabılır. Bu şekilde genel bilgisayar, ISM ve mesleki İngilizce içerikli formasyon eğitimi mevcut baş makinistlerin sayı olarak olmasada nitelik bakımından gelişmelerine yardımcı olacaktır. Aksi halde Türk armatör gemileri gerek gemi bakım konularında olsun gerekse PSC denetlemelerinde maddi manevi kayıplar yaşanmasına sebep olma oranı yükselecektir.

3000 GT I. Zabit ; 3000 GT altı gemi donatanların güverte sınıfında en büyük istihdam sorunu yaşadıkları yeterliliklerin başında 3000 GT 1.zabit yeterliliği geliyor.

Öncelikle 3000 GT 1.zabit yeterliliğine sahip zabitan sınıfının yaş ortalaması günümüzde 50 yaşın üzerinde ve bu yeterliliğe sahip aktif çalışan 3000 GT 1.zabit sayısı 100 ila 300 kişi aralığındadır. Çoğunluğu yaşı gereği kısa kontrat şeklinde hizmet vermeyi tercih etmektedir. Ayrıca mevcut 1.zabitlerin büyük bir bölümü yaş ortalaması 50 yaşın üzerinde deniz kuvvetlerinden yetiştirme ast subay emeklisi zabitanlar oluşturmaktadır.

Vardiya zabiti yeterliliği ile 24 ay hizmet sonrası yabancı dil (YDS) puanı ile birçok vardiya zabiti uzak yol vardiya zabiti yeterliliğine geçmeyi tercih ettiğinden 1.zabit sıkıntısı hat safaya ulaşmıştır. Takip eden 1 ila 3 yıl içinde önlem alınmaz ise 3000 GT altı gemilerimizi 1.zabit eksikliği sebebi ile limandan kaldıramayacağımız pozisyonlara gelecek yada mesleki yetkinlikleri ne seviyede olduğunu bilmediğimiz yabancı personel ve ücret karşılığı kolay bayrak ehliyeti almış zabitanlara muhtaç kalacağız.

3000 GT Kaptan ; 3000 GT 1.zabit eksikliği doğrultusunda son yıllarda 3000 GT kaptan eksikliği baş göstermeye başlamıştır. Ayrıca deniz kuvvetleri astsubay emekli personelleri sınıflarına göre 3000 GT kaptan yeterliliğine intibak edebiliyorlardı ancak günümüzde bu intibaklarda sınırlı sayıda sağlanamamaktadır. Geçmiş

yıllarda 3000 GT kaptan yetkinliğini kazanmış kişilerin bir bölümü yaşları gereği deniz hayatlarını noktalamış bir bölümü ise gelişim gösteremeyip yabancı dil, ISM ve bilgisayar kullanımı gibi konularda geri kalarak sektöre fayda sağlayamamaktadırlar.

Mevcutiyetteki 3000 GT kaptanların yaş ortalaması 50 yaş bandının üzerinde olduğundan birkaç yıl içinde bu yeterlilikde hem sayısal bazda hem de nitelikli bakımından yetersiz bir sınıra ulaşacağı öngörülmektedir. 3000 GT kaptan yeterliliği ile deniz hizmetine ek olarak yabancı dil sınavı (YDS) başarısı ile uzak yol kaptanlığına geçiş yönetmelik bazında kaldırılmıştır. Bu durum ileride uzak yol yeterliliğine geçiş olmadığından 3000 GT vardiya zabiti yada 1.zabitlerin uzak yola geçişini desteklemekle birlikte de 3000 GT sınıfında yetişmiş zabitan oluşumunun önüne geçmektedir.

3000 KW II. Makinist ; 3000 KW ana makina gücü ile sınırlı gemilerin büyük bir bölümünün minimum donatım sertifikasında otomasyondan dolayı 2.makinist zorunlu olmadığından dolayı vardiya makinisti zabitanlar uzak yol vardiya makinisti yeterliliğine geçmeyi tercih etmektedirler. 2.makinist donatımı zorunlu olan gemilerde ise bu durum çok büyük boyutlarda istihdam sorununa yol açmaktadır.

Akabinde 3000 KW 2.makinist kadrolarında yeterli zabitan görev almadığından bu durum 3000 KW baş makinist yetiştirmemesine sebep olmaktadır. Özellikle yaz aylarında donatım adına çok büyük eksiklikler yaşanmaktadır. intibaklı 3500 KW yakın kıyasal yeterliliğine sahip zabitanların yaş ortalamasının 55 yaş olduğu göz önüne alındığında bir kaç sene içerisinde bu yeterlilik için nitelikli zabitan eksikliğinin yanı sıra sayısal eksiklikler baş gösterecektir. Bugün 3.Makinist yok ise gelecekte 2.makinist yok, 2.makinist yok ise 3000 KW baş makinist'de olmayacaktır. Yetişmiş makine zabitanı ihtiyacının öne çıktığı son yıllarda bu durum armatörlük firmaları adına büyük sorunlar teşkil etmektedir.

Yukarıda bahsi geçen zabitan yeterlilikleri için eğitim kurumları ve gemi adamları yönetmeliği kaynaklı arz-talep örtüşmemesi nedeni ile zabitan temininde büyük sıkıntılar yaşanmaya başlamıştır. Gemi adamları yönetmeliği zabitan sınıfında güncellemeler yapılması dahilinde zabit sıkıntısı çekmekte olan armatör gemileri için

zabitan temininde nitelik ve sayısal bakımdan iyileşmeler olacaktır. Ayrıca geçmiş dönemde öngöremediğimiz başta gemici ve yağcı olmak üzere dünya gemi filolarında yardımcı sınıf gemi adamlarının istihdam kadrolarını Filipin vb gibi ülke denizcilerine kattırılmış bulunmaktayız. Gemi adamları yönetmeliği ve eğitim kurumları adına bazı düzenlemeler yapılarak sektörün arz talep dengesi sağlanması adına adımlar atılması ivedi bir durum haline gelmiştir. Yönetmelik bazında ise öngörülen intibak geçişleri sağlanabilirse sorun en azından Türk donatanı için yakın zaman içinde çözüme ulaşacak seviyelere katkı sağlayacaktır. Bu durumu eğitim sistemindeki düzenlemeler ile desteklenerek yabancı dil ve nitelikli zabitan sayısını artırdığımızda ise yetişecek olan zabitan fazlalığının gelecek yıllarda Türk armatörlük gemilerinin yanı sıra küresel ölçekli armatörlük firma gemilerinde istihdam sağlayarak ülkemize ek istihdam imkanı kazandıracaktır.

Tüm zabitan yeterliliklerinde olmakla birlik de geçmiş zamanda ücret karşılığı alınmış ve alınmaya devam etmekte olan kolay bayrak zabitan yeterliliklerine sahip kişiler sektörde mecburiyetten kolay bayrak gemilerde zabitan olarak görev almaktadırlar. Bir bölümünün Mesleki bilgi ve yabancı dil yönünden sınırlı bilgiye sahip olduğu bu gemi adamları diplomalı zabitan bulunmadığından zorunlu olarak gemilerde görevlendirilmektedirler. Ortalama 5000 dolar gibi rakamlar telefuz edilen bu kolay bayrak ehliyetleri için ödenen ücretlerin çok daha altında ücretler karşılığında sınırlı yetkinliğe sahip zabitanların eğitim kurumlarında eğitim almaları dahilinde nitelik bazında kendini geliştirmiş zabitanlar kazanmış olabiliriz. Kendi ülke insanımızı yetiştirmek yerine bu gibi yollara başvurmak yada yabancı personele yönelmek Türk denizciliği adına iç acı ve tasvif edilecek bir durum değildir.

Mevcut durum ve gelecek adına öngörülen yaşanabilecek sorunlar karşısında alınacak önlemleri başlıca sıralayabilir, gemi adamları yönetmeliğinin düzenlenmesi adına aşağıdaki tabloyu inceleyebiliriz.

\*Halihazırda 9 fakülte uzak yol vardiya zabiti/mühendisi kadroları adına zabitan eğitimi vermektedir. Son 5 yılda 3000 GT/KW yeterliliğinden uzak yol yeterliliğine yüksek oranda geçişler yapılmıştır. Bu bağlamda uzak yol var-



YETERLİLİK	HİZMET SÜRESİ	EĞİTİM - YABANCI DİL SINAVI	İNTİBAK İLE KAZANILAN 2. YETERLİLİK	HİZMET SÜRESİ	YÜKSELME YAPILACAK YETERLİLİK
UZAK YOL VARDİYA ZABİTİ /UZAK YOL VARDİYA MÜHENDİSİ	12 AY	60 PUAN/ 55 PUAN	3000 GT 1.ZABİT /3000 KW 2.MÜHENDİS	(*) +24 AY	UZAK YOL 1.ZABİT / UZAK YOL 2.MÜHENDİS
UZAK YOL 1.ZABİT / UZAK YOL 2.MÜHENDİS	12 AY	65 PUAN / 60 PUAN	3000 GT KAPTAN / 3000 KW BAŞ MÜHENDİS	(*) +24 AY	UZAK YOL KAPTAN / UZAK YOL BAŞ MÜHENDİS
UZAK YOL VARDİYA ZABİTİ /UZAK YOL VARDİYA MÜHENDİSİ	36 AY	60 PUAN/ 55 PUAN			UZAK YOL 1.ZABİT / UZAK YOL 2.MÜHENDİS
UZAK YOL 1.ZABİT /2.MÜHENDİS	36 AY	65 PUAN / 60 PUAN			UZAK YOL KAPTAN / UZAK YOL BAŞ MÜHENDİS
3000 GT KAPTAN /3000 KW BAŞ MAKİNİST	36 AY	65 PUAN / 60 PUAN			UZAKYOL KAPTAN/ UZAK YOL BAŞ MAKİNİST
3000 GT VARDİYA ZABİTİ / 3000 KW MAKİNA ZABİTİ	36 AY	7.01 / 7,02 - 60 PUAN	3000 GT 1.ZABİT / 3000 KW 2.MAKİNİST	24 AY	3000 GT KAPTAN/3000 KW BAŞ MAKİNİST
1250/2500 GT KAPTAN 1100/1250 KW BAŞ MAKİNİST	36 AY	(**)	3000 GT KAPTAN/ 3000 KW BAŞ MAKİNİST		
3000 GT KAPTAN / 3000 KW BAŞ MAKİNİST	12 AY	(***)			3000 GT KAPTAN / 3000 KW BAŞ MAKİNİST
UZAK YOL KAPTAN	12 AY ****	70 PUAN			KLAVUZ KAPTAN
(*) MEVCUT YETERLİLİĞİ İLE 12 AY VE İNTİBAKLI YETERLİLİĞİ İLE YAPMIŞ OLDUĞU +24 AY HİZMET BİR ÜST YETERLİLİĞE GEÇMESİ İÇİN HİZMET SÜRESİNDEN SAYILACAKTIR.					
(**) GİRİŞ BİLGİSAYAR, DENİZCİLİK İNGİLİZCESİ VE ISM TABANLI İNTİBAK EĞİTİMİ -YABANCI DİL 60 PUAN					
(***) GİRİŞ BİLGİSAYAR,DENİZCİLİK İNGİLİZCESİ VE ISM TABANLI YETERLİLİK YENİLEME EĞİTİMİ					
(****) 6 AY'I 3000 GT'UN ALTI OLMAK ÜZERE TOPLAM 12 AY HİZMET					

Tablo-3 Gemi adamları yönetmeliği üzerinde yapılması önerilen düzenlemeler

diya zabiti / mühendisi adına istihdam açığı bir nebze giderilmiştir. 3000 GT / KW vardiya zabiti ve makinisti yeterliliklerinden Uzak yol vardiya zabiti/makinisti yükselmeleri iptal edilmelidir. Bu durumda 3000 GT/ KW 1.zabit ve 2.makinist sayısında artış sağlayacaktır ki bu durum gelecek de 3000GT/ KW kaptan ve baş mühendis yetiştirilmesi adına önemli bir karar olacaktır.

\*Uzak yol yeterliliğe geçişler 3000 GT 1.zabit, 3000 KW 2.makinist ve 3000 Kaptan, 3000 KW baş makinist yeterliliği üzerinden yapılmalıdır. Bu sayede hem 3000 GT/KW altı gemilerde zabitan istihdamı sağlanabilir hem de uzak yola daha deneyimli zabitan, kaptan ve baş makinist geçişlerine imkan oluşturabilir.

\*3000 GT vardiya zabiti / makinisti için hali hazırda 26 denizcilik MYO ve 2 adet özel eğitim kurumu eğitim vermektedir. Bu okullar arasından ve denizcilik meslek liselerinden pilot

okullar belirlenerek alt yapı ve uzman eğitici kadroları güçlendirilerek 3000 GT/KW zabitan yetiştirme adına adımlar atılmalıdır. Mevcut myo ve özel eğitim kurumlarından mezun olan zabitan adayları sektörün taleplerini hem sayısal hem de nitelik olarak karşılamamaktadırlar.

\*Mevcut 3000 GT 1.zabit /3000 KW 2.makinist ve 3000 GT kaptan /3000 KW baş makinistler için ehliyet yenileme öncesi kısa süreli (1 ay) yenileme eğitimi bünyesinde bilgisayar, ISM ve denizcilik İngilizcesi içerikli kurs programı yetkin eğitim kurumları aracılığı ile uzman eğitimcilerin öğreticiliği dahilinde zorunlu hale getirilmelidir. Bu girişim sayısal anlamda olmasa da zabitanların niteliksel gelişimleri adına önem arz edecektir.

\*Tablodaki birkaç İntibak ile 3000 GT/ KW zabitletler ile uzak yol eğitimi almış zabitanların birlik de aynı gemide çalışmalarına imkan doğuracaktır. Bu

durumda 3000 GT/KW sınırına sahip zabitanların fakülteli zabitanlardan kazanacakları deneyimler bu sınırlı yetkinliğe sahip zabitanların niteliğini arttıracaktır.

\*Mevcut yönetmelikte Klavuz kaptanlık yeterliliği için uzak yol kaptan yeterliliği ile 12 ay hizmet şartı mevcuttur. 6 ay'ı 3000 gt altı gemilerde olmak kaydı ile 12 aylık hizmet süresi öngörüsü 3000 GT altı gemilerdeki zabitanların gemi üzerinde gemi uzak yol gemi kaptanlarından alacakları etkileşim sonucu mesleki gelişimleri adına olumlu olacağı düşünülerek planlanmalıdır.

\*Türk gençlerini denize teşvik etmek için armatörlerinde yerine getirmesi gereken birkaç madde gereklidir. Türk zabitanının denizden birkaç yılda uzaklaşması yada ofis pozisyonlarına geçmesi meşakkatli olan denizcilik mesleğindeki uzun kontrat süreleri ile bağ kurulabilir. Ailesi ve sevdiklerin-

den uzun aylar uzak kalan bu zabitanlar bu durumdan ötürü mesleği kısa sürede terk etme eğilimine yönelmektedir. Bu duruma ek olarak özellikle 3000 GT altında Türk sahipli gemilerin büyük bir bölümü 20-25 yaş bandı yada üzerinde gemilerdir. Çalışma ve yaşam şartları yeni gemilere nazaran çok daha zor olan bu gemilerde çalışmak Türk zabitanı için denizi erken yaşlarda terketmesi adına olumsuz anlamda sorun teşkil etmektedir.

Zabit adayları adına sektörün başlangıç noktası olan denizcilik eğitimi vermekte olan eğitim kurumlarına göz atacak olursak, ülkemizde denizcilik eğitimi vermek de olan kurumlar IMO gereksinimlerine ve uluslararası STCW gerekliliklerine uygun olarak ulaştırma ve altyapı bakanlığı denizcilik genel müdürlüğü gözetimi altında MEB ve YÖK'e bağlı eğitim kurumları tarafından verilmektedir.

Ülkemizde denizcilik alanındaki eğitimler aşağıdaki kurumlar tarafından verilmektedir.

Denizcilik Fakülteleri (uzak yol eğitimi) Meslek Yüksek Okulları (3000 GT / KW eğitimi) Denizcilik Meslek Liseleri (500 GT / 750 KW) Yetkilendirilmiş özel kurs eğitim merkezleri (3000 GT / KW eğitimi)

Ülkemizde denizcilik alanında eğitim vermek de olan 9 fakülte, 26 meslek yüksek okulu, 43 denizcilik lisesi ve 2 adet kurs olmak üzere toplam 80 adet eğitim kurumu bulunmaktadır. Son yıllarda yapılan girişimler sonucunda uzak yol yeterlilik eğitimi vermek de olan fakülte sayısında artışlar yapılmıştır. Diğer MYO ve liselere nazaran daha donanımlı olmalarına rağmen halihazırda bu fakültelerin bir bölümünde alt yapı ve özellikle uzman eğitici eksiklikleri bulunmaktadır. Uzak yol eğitimi vermek de olan köklü fakültelerde altyapı ve uzman eğitici eksikliği düşük oranda olmasına rağmen yeni yetkilendirilmiş birkaç denizcilik fakültesinde yeterli altyapı ve uzman eğitici eksiklikleri görülmektedir. Bu durumda nitelikli ve donanımlı uzak yol ehliyetine sahip olabilecek zabitan adayı yetişmesi alanında eksikliğe sebebiyet vermektedir. Bu durumda olan fakülteler altyapı ve uzman eğitici bazında güçlendirildiği takdirde uzak yol yeterliliğe sahip nitelikli zabitan sayısı önümüzdeki yıllarda mevcut durum üzerinde artış gösterecektir. Ancak unutulmamalıdır ki her mezun, zabitan olarak gemiye çıkmamakta yada

gemiye çıkan zabitanların bir bölümü çok kısa sürelerde gemide çalışmak dan vazgeçip farklı ofis pozisyonları yada sektörlere yönelmektedirler. Yaşanan ve öngörülen bu uzak yol zabitan eksikliği mevcut fakültelerdeki iyileştirmeler ile çözüme kavuşarak gerek gemisini donatmak da sıkıntı yaşayan armatörler için gerekse iş ve meslek edinmek isteyen Türk gençliği için istihdam fırsatına dönüşecektir.

Denizcilik MYO ve liselerine gelecek olursak, sayısal artışlar olmasına rağmen bu okulların büyük bir bölümünün nitelikli eğitim vermek için gerekli altyapı ve uzman eğitici kadrolarına sahip olmadıkları bilenen bir gerçektir. Bu durum denizcilik liselerinin 500 GT/750 KW yetkinlik ile sınırlandırılması olarak sonuçlanmıştır. 3000 GT/KW zabitan açığının başlıca sebeplerinden biri olarak da bu durum gösterilebilir.

Eğitim çatısı altında en önemli eksikliklerimizin başında yabancı dil yetkinliğinin sınırlı oluşu gelmektedir. Fakülte mezunu zabitanlar da yabancı dil bilgisi eksikliği olmasa da denizcilik lisesi ve MYO çıkışlı zabitanlardaki yabancı dil eksikliği görülmektedir. Bu durumda daha çok 3000 GT / KW altı gemi filolarını negatif yönde etkilemektedir. Bakanlığın almış olduğu yabancı dil sınavı başarı şartı sınavı geçmek adına bu zabitanların yabancı dil bilgisinin gelişmesinde bir ölçü olarak katkı veriyor olmasına rağmen denizcilik İngilizcesi bilgisini tam olarak ölçmemektedir. Yds sınavının içeriğinde denizcilik İngilizcesi ile ilgili altyapı bulunmamaktadır. Bu durum İngilizce bilgisini adına tam anlamıyla ölçmemektedir. Denizcilik eğitimi vermekte olan kurumlardaki İngilizce eğitimi, öğretim görevlilerinin denizcilik İngilizcesi alanında uzman kişiler ile istişare ederek hazırlanmış oldukları eğitim müfredat dahilinde zabitan adaylarına eğitim vermeleri dahilinde bu alandaki başarı üst seviyelere çıkarılabilir.

Akabinde YDS sınavının yüzde 60 etki edeceği bir puanlamaya ek olarak denizcilik İngilizcesine hakim uzmanlar ve öğretim görevlerinin bulunduğu bir komisyon tarafından hazırlanarak yüzde 40 etki edecek şekilde yapılacak bir mülakat sınav sistemi ile ölçme ve sınıflandırma zabitanların mesleki yabancı dil seviyesini ölçmek adına çok daha verimli ve yerinde olacaktır. Ayrıca YDS eşdeğeri kabul edilen sınavların yükselmeler için kabul edilmesi yerinde bir karar olacaktır.

İngilizce eğitiminden sonra eğitim sektöründeki ikinci büyük eksiklik de uzman eğitici kadrolarındaki kadro açığıdır. Denizcilik eğitiminde öncülük olan fakülte ve birkaç MYO ve lisede kadro sıkıntısı büyük boyutlarda olmasa da geriye kalan pek çok MYO ve denizcilik liselerinde uzman eğitici kadro eksikliği mevcuttur. Denizcilik sektöründe çalışarak kaptan, baş mühendis yetkinliklerine sahip kişilerin uzman eğitici kadrolarını seçmeleri ve eğitimi olmaları için gerek yönetmelik bazında gerekse maddi anlamda tercih edilmelerine yönünde teşvik edici ve uygun değildir. Bu durum uzman eğitici kadrolarında eksikliğine sebep olmaktadır. Deniz kuvvetlerinden emekli eğitimcilerimiz bu kadrolarda görev almadığı takdirde ülkemizdeki mevcut denizcilik eğitim kurumlarının büyük bir çoğunluğu eğitim veremez durum ile karşı karşıya kalacaktır.

Yönetmelik de belirtildiği gibi denizcilik eğitimi vermek de olan bir kurumda deniz eğitimci olmak için öngörülen şartlar ulaşılmış güç ancak ulaşıldığında ise bir zabitan, kaptan ve baş mühendis için çok cüzi maddi imkanlar sağlamak da olan kadroları içermektedir. Bu sebeple deniz hizmeti yapmış kaptan ve baş mühendisler büyük bir çoğunluğu deniz eğitimcisi olmak adına girişimde bulunmamaktadırlar. Günümüzde deniz eğitimci kadrolarının çok büyük bir bölümü deniz kuvvetlerinden emekli subay deniz eğitimcileri tarafından karşılanmaktadır. MEB bağlı bir çok lisede ise zabitlik hizmeti dahi bulunmayan öğretici kadroları mevcuttur. Daha çok sayıda zabitan yetiştirmek adına daha çok eğitim kurumu açmak sektör adına yararlı bir girişimdir ancak uzman eğitici kadrolarını güçlendirmek adına uzman eğitici belgesi alım şartları gözden geçirilmez ise mevcut okul sayısının fazlalığı bir önem arz etmemektedir. Bir durum değerlendirmesi yapılarak sektörel bazda denizcilik eğitimi veren uzman eğitimcilere maddi anlamda özel statü kazandırılarak nitelikli uzman eğitici sayılara artırılmalıdır. Daha iyi şartlarda, pruvası neta, denizleri sakin gemilerde ve Türk denizciliğinin dünya denizciliğinde söz sahibi olduğu günlerde buluşmak dileğiyle yazımı Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün bir sözü ile noktalamak istemekteyim.

"Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak benimsemeli ve az zamanda başarmalıyız.

# MERCEK

**Kişisel Verilerin  
Korunması Kanunu ve  
Denizcilik Şirketlerinin  
Yükümlülükleri**





## Av. Evrim Uygur Yamaner

ÖzoğulYeniğün&Partners Avukatlık Bürosu  
Kıdemli Ortak

*Ticaret ve Şirketler Hukuku, İş Hukuku, Deniz Ticaret Hukuku ve Kişisel Verilerin Korunması alanlarında kapsamlı bir deneyimi ile çeşitli sektörlerde faaliyet gösteren yerli ve yabancı müvekkillerine danışmanlık hizmeti vermektedir. Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden burslu eğitim almış ve okul dördüncüsü olarak mezun olmuştur. Viyana Üniversitesi Hukuk Fakültesi & Loyola Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nin birlikte düzenlemiş olduğu Karşılaştırmalı İş Hukuku & Uluslararası Avrupa Hukuku Eğitiminden mezuniyeti sonrasında Galatasaray Üniversitesi'nde Ekonomi Hukuku alanında yüksek lisansını tamamlamış ve aynı dönemde Sanayi ve Ticaret Bakanlığı bünyesindeki Türk Patent ve Marka Kurumu tarafından düzenlenen marka vekilliği genel yeterlilik sınavını kazanarak "marka vekili" unvanını almıştır. Çeşitli hukuk dosyalarına uzman görüşü vermiş olan ve deneyim sahibi olduğu alanlarda basılı ve sanal yayın organlarında değerli makaleleri yayınlanmış olan ve bu hususlarda eğitim veren Av. Evrim Uygur Yamaner aynı zamanda İngilizce yeminli tercümandır. Ortağı bulunduğu ÖzoğulYeniğün&Partners Avukatlık Bürosu bünyesinde aralarında birçok denizcilik şirketinin de bulunduğu yerli ve yabancı yatırımcı şirketlere, alanında yetkin ve uzman avukat ekibiyle kurumsal kimliklerine uygun hukuki danışmanlık hizmeti vermeye devam etmektedir.*

# Kişisel Verilerin Korunması Hukuku Kapsamında Yükümlülükler ve Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar

Gelişen bilişim teknolojileri ve çeşitlilik kazanan iletişim kanalları karşısında bilgi akışı ve veri hızının artması sebebiyle kişisel verilerin hukuksal zeminde korunması zorunlu hale gelmiştir. Kişisel verilerin toplanarak işlenmesinin kolaylaştırılması, kişisel verilerin ilgililerin yararlanabileceği biçime getirilmesi ve aynı zamanda kişilerin kişilik haklarının korunması tüm dünyada önem taşımaya başlamıştır. Kişisel veriler ve bu verilerin korunmasına ilişkin haklar temel insan hakları arasında sayılarak görüşü birliği oluşmuştur.

Bilgi çağı olarak adlandırdığımız günümüz dünyasında, kişisel verilerin korunması, GDPR, Lizbon Sözleşmesi, Avrupa Birliği'nin 2000 Tarihli Temel Haklar Şartı ve Veri Koruma Sözleşmesi'nde bireyler için hukuki temel bir hak olarak kabul edilmektedir.

Tüm dünya genelinde yaşanan teknolojik gelişmelerin hızlanarak artması, veri alışverişi olmadan ve veri işlemekten hiçbir adımın atılmayacağına görülmesi, temel hak ve özgürlüklerin ihlale açık bir hale gelmesi; bu hususta gelişen teknolojiye uyum sağlayan yasal bir düzenleme yapılması gerekliliğini doğurmuştur.

Bu doğrultuda ülkemizde, 2010 tarihinde yapılan Anayasa değişikliği ile bilgi edinme hakkı anayasal bir hak olarak tanınmıştır. 07.05.2010 tarihli 5982 Sayılı Kanun'un 2. maddesiyle Anayasa'nın 20. maddesine eklenen "Herkes, kendisiyle ilgili kişisel verilerin korunmasını isteme hakkına sahiptir" fıkrası ile kişisel verilerin korunması hususunun anayasal bir hak olarak teminat altına alındığı görülmüştür.

Anayasa Mahkemesi'nin birçok kara-

rında da benzer şekilde kişisel verilerin korunması hakkı temel hak ve hürriyetler kapsamında değerlendirilmiş ve bu husus çeşitli kararlara da konu olmuştur.

Anayasa Mahkemesi'ne göre kişisel veriler; "... belirli veya kimliği belirlenebilir olmak şartıyla, bir kişiye ilişkin bütün bilgileri ifade etmektedir. Bu bağlamda adı, soyadı, doğum tarihi ve doğum yeri gibi bireyin sadece kimliğini ortaya koyan bilgiler değil; telefon numarası, motorlu taşıt plakası, sosyal güvenlik numarası, pasaport numarası, özgeçmiş, resim, görüntü ve ses kayıtları, parmak izleri, genetik bilgiler, IP adresi, e-posta adresi, hobiler, tercihler, etkileşimde bulunulan kişiler, grup üyelikleri, aile bilgileri gibi kişiyi doğrudan veya dolaylı olarak belirlenebilir kılan tüm veriler kişisel veri kapsamındadır." şeklinde tanımlanmakta ve örnekendirilmek-

tedir (AYM, E.2013/122, K.2014/74, 9/4/2014; AYM, E.2014/180, K.2015/30, 19/3/2015).

Anayasal güvencenin tanınması akabinde 07.04.2016 tarihinde, 6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu ("KVKK") yürürlüğe girmiştir. KVKK'ya uyum sağlanması amacıyla 2 yıllık süre tanınması sebebiyle 07.04.2018 tarihi itibarıyla KVKK, ülkemizdeki tüm gerçek ve tüzel kişilere uygulanarak hüküm ve sonuçlarını doğurmaya başlamıştır. Kamu kuruluşları da dahil olmak üzere tüm tüzel kişilerin KVKK kapsamında veri işledikleri süreçler bakımından veri sorumlusu olarak çeşitli yükümlülükleri bulunmaktadır.

KVKK, veri sorumlularının verileri işlerken uygulamaları gereken zaruri; hukuki, idari ve teknik hükümleri kapsamakta olup ayrıca KVKK'nin ihlali halinde hangi yaptırımların uygulanacağı da hükmüne bağlanmıştır. KVKK'nin esasını verilerin güvenli bir biçimde tutulması ve işlenmesi oluşturduğundan veri sorumluları ve veri işleyenler, her aşamada gerekli önlemleri alarak veri güvenliğini sağlamakla ve KVKK kapsamında düzenlenen tüm hukuki, teknik ve idari tedbirleri almakla yükümlüdür.

KVKK kapsamında veri sorumlularının yerine getirmesi gereken çeşitli yükümlülükler bulunmaktadır. Bu yükümlülüklerden biri de mevzuat gereğince veri sorumluları (istisna kapsamında olanlar hariç tutulmak üzere) Kişisel Verileri Koruma Kurulu ("**Kurul**") tarafından belirlenen ve ilan edilen süre içerisinde Veri Sorumluları Sicili'ne ("Verbis") kayıt yaptırmaya zorunludur. Bu süre, yıllık çalışan sayısı 50'den çok veya yıllık mali bilanço toplamı 25 milyon TL'den çok olan veri sorumluları için 31.12.2021'dir.

Uygulamada genellikle KVKK kapsamındaki yükümlülüklerin Verbis kayıt yükümlülüğü ile sınırlı olduğu düşünülmektedir. Lakin, Verbis'e kayıt yükümlülüğü bakımından istisna kapsamında olan veri sorumlularının sadece Verbis'e kayıt yükümlülüğünden muaf tutulduğunu fakat KVKK ve bağlı yasal mevzuatlar temelinde diğer tüm sorumluluklarının devam ettiğini ve olası bir ihlal durumunda hem idari yaptırımlar hem de cezai müeyyide ile karşılaşabileceklerini önemle belirtmek gerekmektedir.

KVKK kapsamındaki yükümlülükler-

den yalnızca biri olan Verbis'e kayıt yükümlülüğü, Kişisel Verileri Koruma Kurulu'nun 11.03.2021 tarihli kararı ile tüm veri sorumluları bakımından 31/12/2021 tarihine kadar uzatılmıştır. **Fakat denizcilik şirketlerinin/veri sorumlularının, Verbis yükümlülüğü harici, KVKK ve ilgili diğer mevzuattan kaynaklı diğer tüm yükümlülüklerinin en azından 07/04/2018 tarihinden bu yana devam etmekte olduğu ve bu kapsamda özellikle KVKK madde 12 ile detaylandırılan veri güvenliği yükümlülüğü uyarınca alınması zaruri teknik ve -idari tedbirlerin ertelenmemesi gerektiği hususu önem arz etmektedir.** Nitekim Kurul şimdiye kadar Verbis yükümlülüğünün ihlalden dolayı idari para cezası uygulamamış fakat KVKK temelinde alınması zaruri idari ve teknik alınmaması, açık rızanın usulüne uygun alınmaması gibi pek çok farklı ihlalden dolayı yüksek idari para cezaları uygulamıştır. Kanunda kamu kurumları ile özel kuruluşlar açısından temelde herhangi bir ayırım yapılmamış olup belirlenen usul ve esaslar kural olarak tüm kurum ve kuruluşlar için geçerlidir.

KVKK'nin hayata geçirilmesinin amacı verilerin güvenli bir biçimde tutulması ve işlenmesinin sağlanmasıdır. Veri güvenliğinin sağlanması görevi başta veri sorumluları olmak üzere veri sorumluları ve veri işleyenlere yüklenmektedir. Veri işlerken her aşamada önlemler alınmalı ve hukuki, teknik, idari tedbirler de alınarak yükümlülükler yerine getirilmelidir.

KVKK kapsamındaki alınması gereken idari ve hukuki tedbirlerin başlıcaları; mevcut risk ve tehditlerin belirlenmesi, çalışanların eğitilmesi ve farkındalık çalışmaları süreçlerinin yürütülmesi, kişisel veri güvenliği politikalarının ve prosedürlerinin hazırlanması ve hayata geçirilmesi, veri sorumlusu tarafından işlenen kişisel verilerin mümkün olduğunca azaltılmaya çalışılması, veri işleyen olarak sözleşme yapılan kişi ve kurumlarla ilişki süreçlerinin yönetilmesi olarak sıralanabilir. Yine benzer şekilde KVKK kapsamında yerine getirilmesi gereken teknik tedbirler ise kısaca; siber güvenliğin sağlanması, kişisel veri güvenliğinin takibi, kişisel veri içeren ortamların güvenliğinin sağlanması, kişisel verilerin bulut sistemlerde depolanması ve buna bağlı süreçlerin yürütülmesi, bilgi teknolojileri sistemleri tedarik edilmesi, geliştirilmesi ve bakımı süreçlerinin yönetilmesi, kişisel verilerin yedeklenmesi süreçleri-

nin planlanması olarak örneklenebilecektir.

Tüm bunların yanı sıra veri sorumlularının ayrıca KVKK'nin 4. Maddesinde belirtilmekte olan genel ilkelere uygun olarak veri işleme faaliyetleri yürütmesi gerekmektedir. KVKK kapsamındaki genel ilkeler uyarınca; hukuka ve dürüstlük kurallarına uygun veri işleme, doğru ve güncel veri işleme, makul süre ile verileri muhafaza etme, belirli ve meşru amaçlar için veri işleme, ölçülü veri işleme şeklinde birtakım temel ilkeler ile veri işleme faaliyetinin çerçevesi çizilmiştir. Bu kapsamda veri sorumlularının özellikle meşru amaçlarla ve ölçülü veri işleme ilkeleri kapsamında zaman zaman Kurul tarafından çeşitli idari para cezası yaptırımına uğradıkları görülmüştür. Bu nedenle özellikle bu iki ilkenin kapsamının açıklanması önem arz etmektedir.

Belirli, açık ve meşru amaçlar için işleme ilkesi gereğince, veri işleme amacı açık ve kesin olarak belirlenmeli ve bu amacın meşru olması gerekmektedir. Veri sorumlularının, meşru amaçlar haricinde, başka amaçlarla veri işleme halinde, bu fiillerinden dolayı sorumluluklarının doğduğu görülmektedir. Öte yandan ölçülü veri işleme ilkesi ise veri sorumluları tarafından tespit edilen veri işleme amacına uygun ölçüde makul nitelikte kişisel veri işlenmesi anlamına gelmektedir. Bir başka deyişle, alternatif yöntemler ile daha az kişisel veri kategorisi işlenerek aynı amaca ulaşılabilecekken daha fazla veri kategorisi sadece dahil edilerek veri işlenmesi ölçülü veri işleme ilkesine aykırılık teşkil etmektedir. Özetle, veri işleme amacına ulaşabilmek için gereken sınırlı ve makul ölçüde veri işleme faaliyeti gerçekleştirilmesi aşkın veri işlemenin önüne geçilmesi gerekmektedir.

Kısaca özetlemek gerekirse veri sorumlularının veri koruma mevzuatına uygunluğunun sağlanması amacıyla kanun kapsamında belirtilen idari ve teknik tedbirlerin gereklerinin yerine getirilmesi, genel ilkeler çerçevesinde veri işleme faaliyeti yürütülmesi ve kanunda belirtilen tüm diğer yükümlülüklerle uygun hareket edilmesi gerekmektedir. Bunun gerçekleştirilmesi ise ve ISO 27001 Belgelendirilmesine haiz olabilmeleri için; hukuksal, bilgi güvenliği ve teknik altyapı boyutlu çalışmaları eksiksiz biçimde bitirmeleri ile mümkün olmaktadır.



### Av. Müh. Ömer Özer

27001 Baş Denetçi

Adalet Komisyonu Bilirkişisi

CIPP/E

Özer Avukatlık Bürosu ve Veri Security Bilişim ve Danışmanlık Hizmetleri A.Ş.'nin kurucu ve yönetici ortağıdır. Özer, mühendislik eğitimi ve tecrübesi ile ülkemizin önde gelen bilişim şirketlerinde yöneticilik yapmış ve siber güvenlik alanlarında çalışmalarını yürütmüştür. Hukuk fakültesi ardından kendi ofisini açarak teknoloji ve hukuk eğitim ve tecrübesini uzun yıllar süren ticari bakış açısı ile birleştirmiş ve müvekkillerine onların ve hukukun yaklaşımından destek olmuş ve olmaya devam etmektedir. Adli bilişim, teknoloji, siber güvenlik danışmanlık ve yazılım şirketleri ve yatırımları bulunan Av. Müh. Ömer Özer ticari, hukuki ve teknolojik bakış açıları ile müvekkillerine bütüncül yaklaşımda destek olmaktadır. Eğitmen olarak Bilgi Teknolojileri Kurumu, Üniversite ve Sürekli Eğitim Merkezleri gibi birçok kurumun sağladığı eğitimlerde eğitim veren Özer, öğrenci kulüpleri, hukuk ve öğrenci derneklerine bilgi ve tecrübe paylaşımları ile destek olmakta, sektörün gelişimi ve nitelikli insan kaynağı yetişmesi hususunu önemsemektedir. Bilirkişilik yönü ile Türkiye'nin birçok ilinde uzmanlığına başvurulmuş bir bilirkişidir ve özel bilgi ve tecrübesi ile adli mercilere destek olmaktadır.

## Kişisel Verilerin Korunması Hukuku Kapsamında Denizcilik Şirketleri'nin Yükümlülükleri ve Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar

Denizcilik şirketleri bakımından ise tüm diğer veri sorumlusu tüzel kişilere uygulandığı gibi KVKK yükümlülüklerinin mevcut olduğu görülmektedir. Bu nedenle denizcilik şirketleri bakımından da tüm hukuki, teknik, idari tedbirlerin alınmak suretiyle KVKK uyumlandırma çalışmalarının ivedi bir şekilde yerine getirilmesi gerekmektedir.

Denizcilik şirketleri ekonomik faaliyetleri ile bağlantılı olarak veya olmaksızın sağlık, hukuk ve ticaret gibi birçok alanda kişisel veri işleme faaliyeti gerçekleştirmektedirler. Örneğin çalışan adayının özgeçmiş bilgilerini iş başvurusunun değerlendirilmesi amacıyla toplanması halinde gerçek kişilere ait veriler kullanılmaktadır ve bu veriler kullanılmadan insan kaynaklarına ilişkin süreçlerin yürütülmesi mümkün değildir.

Denizcilik şirketleri ticari faaliyetleri kapsamında gemi acentelerinin gemi mürettebatının bilgilerini toplaması veya tekne kiralayanların ya da yolcuların kimlik ve iletişim bilgilerinin alınması veya navlun, gemi kiralama, gemi satış sözleşmelerinin taraflarına (donatan, taşıyan, kiralayan vb.) ilişkin kimlik, iletişim ve finans verilerinin alınması fiillerinde ve daha başka birçok halde kişisel verileri toplamaktadır.

Gemi inşa sanayisinde ise; tersanelerde gerekli izinlerin alınması ve temsilci bilgilerinin aktarımına kadar ticaretin her aşamasında veri aktarımı yapılmaktadır. Gemi inşasında nasıl ki örneğin iş hukukuna ilişkin yükümlülükler harfiyen yerine getirilmiyorsa KVKK'ya da riayette aynı özenin gösterilmesi gerekmektedir ve hukuki, idari ve teknik tüm tedbirler alınmalıdır. Bu doğrultuda, gerekli tedbirlerin

alınmadığı durumlarda veri sorumlusunun sorumlulukları doğacağı ve idari yaptırımlara tâbi tutulacağı göz önünde bulundurulmalıdır.

Gerekli idari ve hukuki tedbirlerin alınması ve veri sorumlusunun yükümlülüklerinin eksiksiz yerine getirilmesi kapsamında verisi işlenen tüm ilgili kişi gruplarına yönelik aydınlatma gerçekleştirilmesi, gerekmesi halinde açık rızalarının alınması, tüm sözleşmelerin veri güvenliği hükümlerini barındırmaları için gözden geçirilmesi gerekmektedir. Özellikle denizcilik şirketleri faaliyetleri gereği birçok ticari ve iş sözleşmesi bağlatılmaktadır. Bu sözleşmelerin KVKK'ya uyumu hukuka uygunluk açısından önem arz etmektedir.

Tüm bunların yanında önemle belirtmek gerekmektedir ki, KVKK'ya uygun olmayan yollarla hukuka aykırı şekilde



elde edilen kişisel verilere ilişkin sözleşme hükümlerinin hukuken uygulanabilirliği olmayacak mevzuata uygun veri işleme süreci işletilemeyecektir. Örneğin, işveren çalışana ilişkin haklı nedenle feshe yol açacak bilgileri KVKK hükümlerine aykırı olarak hukuka aykırı yöntemlerle elde etmişse, bu veriler haklı nedenle fesih sebebi olarak ileri sürülemeyecek, sonrasında yargılama sürecinde delil olarak iddia edilemeyecektir.

Ayrıca denizcilik sektörünün özü gereği yurtiçine veya yurtdışına olmak üzere veri aktarımı yoğun olarak görülmektedir. Sağlık verilerinin işlenmesi de bu sektör açısından kaçınılmazdır.

Sağlık verileri KVKK uyarınca özel nitelikli kişisel veriler olarak adlandırılır ve bu sebeple risk faktörlerinin daha büyük özenle izlenmesi önem arz etmektedir.

KVKK farkındalık eğitimi verilmesi de söz konusu risklerin oluşmasını önlemek için alınması gereken bir diğer zorunlu tedbirdir. Günümüzde çalışanlara KVKK farkındalık eğitimi vermeyen şirket ve kuruluşların idari para cezası yaptırımına uğradığı gözlemlenmektedir. Ayrıca, teknik ve idari açıdan veri güvenliğinin sağlanması ve hukuki alt yapının güçlendirilmesi, ISO 27001 ve 27701 gibi bilgi ve

kişisel veri güvenliği standartlarına uygun kurum içi süreçlerin oluşturulması gerekmektedir.

Denizcilik sektörünün çok büyümesi hasebiyle geniş bant yayın teknolojileri ile büyük verileri haiz bir alan haline gelmiştir. Sektörde mevcut teknolojilerin yetersiz kalması ile gemi ve kara personelini siber saldırılara maruz kalması ve çok ciddi maddi kayıplar vermesi gibi sorunlar yaşanmaktadır. Bu saldırılar, denizcilik alanında faaliyet gösteren gemilerin GPS ve AIS sistemleri üzerinden yapılacak saldırılar ile geminin rotasını sapıtılarak kötü amaçlı kişilerin eline geçmesine sebep verilmesi olabileceği gibi mürettebat, yolcu, ticari bilgiler gibi işletmeler için çok kritik olan verilerin bulunduğu cihazlara dışarıdan veya içeriden yapılan gelişmiş siber saldırılar ile ele geçirilmesi de olabilecektir. Gemilerde sayısallaştırma, entegrasyon ve otomasyon sistemleri günümüzde gelişmektedir ve dolayısıyla gemilerde internete bağlantı sıklığı artmıştır. Bu sebeplerle siber risk yönetimi her şirket ve kurumun önemsemesi gereken bir unsur haline almıştır. Hem ofis içerisinde hem de gemideki kullanıcıların, kilit personelin ve yönetimin rol ve sorumluluklarının tanımlanması, bozulması halinde risk oluşturabilecek gemi sistemleri, yapıları ve benzerlerinin tanımlanması ve daha birçok teknik önlemlerin

uygulanması gerekmektedir.

Kişisel verilerin korunması, yayımlanan Kurul kararları ve dünyada yaşanan değişiklikler ile sürekli güncelliğini koruyan bir alandır. Dolayısıyla KVKK Kapsamında alınan tedbirlerin matbu nitelik taşıması ve güncel gelişmeler ışığında yeniden sıklıkla düzenlenmesi veya gözden geçirilmesi önem taşımaktadır.

Verbis'e bildirim yapılması, aydınlatma ve açık rıza yükümlülüklerinin yerine getiriliyor olması KVKK uyumluluğunun tamamlandığı anlamına gelmemektedir. Sürdürülebilirlik açısından Şirketlere ilişkin tüm süreçler tek tek mevzuata uygun hale getirilerek devamlı yenilenmelidir.

KVKK uyum sürecinde veri sorumluları, mevzuata uygunluğu tüm departmanlarda sağlamalıdır, işyerinde mevcut bilgilerin kişisel veri olup olmadığı tanımlanarak bu verilerin işlenmesine ilişkin esaslar belirlenmelidir. Tüm iş süreçleri gözden geçirilmeli ve süreçlere ilişkin envanterler hazırlanmalıdır. Kişisel veri envanterlerine uygun olarak saklama ve imha politikaları belirlenmelidir. Şirketlerin bu konuda çalışanlarına farkındalık eğitimi vermesi de gerekmektedir. Aydınlatma yükümlülüklerinin yerine getirilmesi ve açık rıza alımı için gerekli dokümanların hazırlanması ve veri

güvenliğine ilişkin her türlü önlemin alınması zoruridir.

Verbis'e kayıt yapılması mevzuata uyum sürecinin içerisinde sadece küçük bir aşamadır. Mevzuat gereğince alınması gereken diğer tüm tedbirler alınmalı ve yükümlülükler yerine getirilmelidir. Verbis'e kayıt yapılmasının ertelenmiş olması KVKK yükümlülüklerinin ertelendiği anlamını kesinlikle taşımamaktadır. Şirketin yükümlülüklerini her zaman yerine getirmesi gerektiği ve ilgili hukuki teknik ve idari tedbirlere uyulması için gerekli adımların atılması gerektiği belirtilmelidir.

Kanun hükümlerine riayet edilmemesi ya da yükümlülüklerin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesi halleri için idari ve cezai olmak üzere yaptırım türleri belirlenmiştir. İhlaller "suçlar" ve "kabahatler" olarak ikiye ayrılmıştır. Kabahat kapsamına giren filleri işleyenler için idari para cezası yaptırım olarak uygulanırken söz konusu fiil kamu kurum ve kuruluşu içerisinden gerçekleştirilirse disiplin cezası uygulanması için kamu kurumunun bilgilendirilmesi gerekmektedir.

KVKK'nın 17 ve 18'inci maddelerinde ise kişisel verilerin hukuka aykırı olarak işlenmesine ilişkin 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun ("TCK") 135 ila 140. maddeleri arasında yer alan hapis cezalarının uygulanması düzenlenmiştir. Suçun niteliğine göre öngörülen cezai tedbirler de değişiklik göstermektedir. Bahsi geçen suç tipleri "kişisel verilerin kaydedilmesi suçu", "verileri hukuka aykırı olarak verme veya ele geçirme suçu" ve bu suçların nitelikli halleri, "verilerin yok edilmemesi suçu", ve bu suçlara ilişkin olarak tüzel kişiler hakkında uygulanacak güvenlik tedbirleri olarak TCK'da düzenlenmektedir.

KVKK kapsamında yükümlülüklerin ihlali halinde yaklaşık 10.000 Türk Lirası'ndan 2.000.000 Türk Lirasına kadar (her yıl yeniden değerlendirme oranı çerçevesinde güncellenmekle birlikte belirtilen rakamlar 2021 yılı rakamlarıdır) idari para cezası yaptırımı uygulanabilmektedir. Dolayısıyla tek bir ihlal nedeniyle veri sorumlusunun yüklü idari para cezasına uğrama riskinin yanında ihlale neden olan kişinin kastının olması halinde ayrıca ceza hukuğu açısından hapis cezası yaptırımına uğrama riski de mevcuttur.

Yaptırımların ağır olması sebebiyle, KVKK uyum sürecini ve bu süreçte

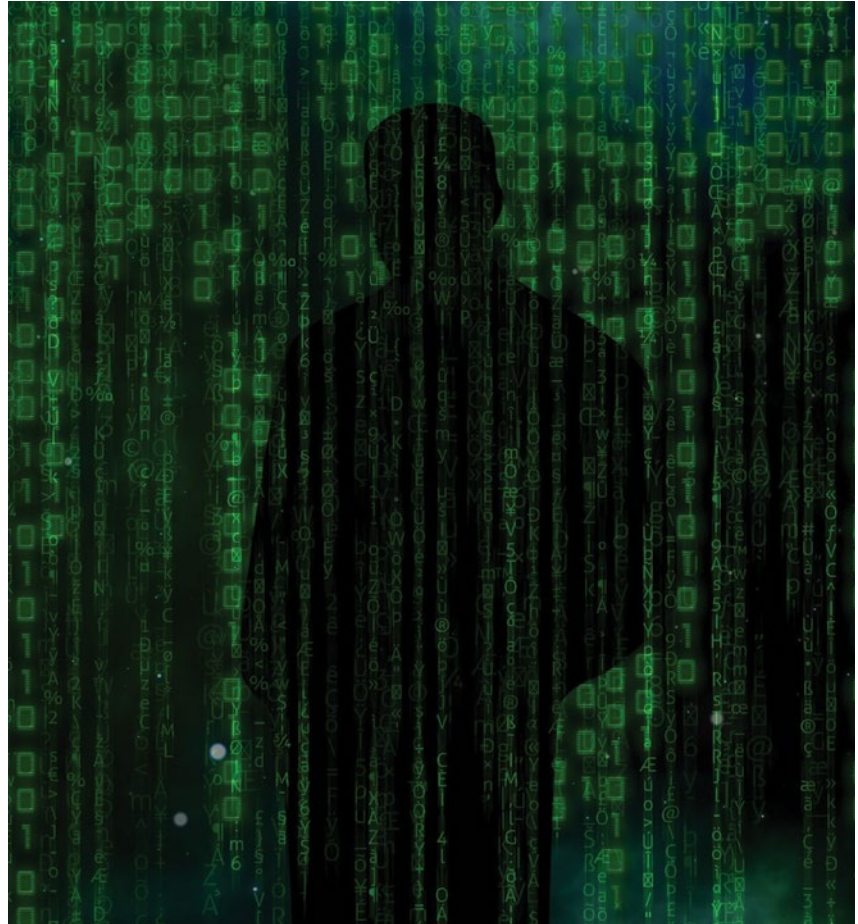
yapılması gerekenleri geniş yorumlamak gerekmektedir. Sorumlulukların yerine getirilmesi için her çeşit tedbirin alınması çok önemsenmelidir ve tedbirlerin devamlı güncellenmesi gerekmektedir. Güncellemeler yapılırken güncel Kurul kararların takip ediliyor olması zoruridir.

Sonuç itibarıyla, KVKK zemininde gerçekleştirilen uyum sürecinin titizlikle takip edilmesi gerektiği aksi takdirde idari ve cezai yaptırımlarla karşılaşılabilceği, Kurul kararlarının kurumlar yahut şirketlerce takip edilmesi gerektiğini belirtmek gerekmektedir. Bu minvalde, Kanun temelinde gerekliliklerin sağlanabilmesi ve idari para cezaları ile cezai müeyyidelerin muhatabı olunmaması adına tüm süreçlerinin iş hukuku, ticaret hukuku ve denizcilik sektörünün doğası gereği uluslararası özel hukuk yönünden değerlendirilmesi, sonrasında şirket içerisinde uygulanabilirliği yüksek ve verimli politikalarla hukuki, idari ve teknik tedbirlerin alınması ve veri güvenliğinin sağlandığının teyit edilmesi gerekmektedir.

Bu sebeple, KVKK uyum sürecini dar yorumlamamak ve salt Verbis kaydının gerçekleştirilmesi ile sorum-

luluklarının yerine getirildiği düşüncesinin değişmesi gerekmektedir. Çünkü, KVKK uyumluluğunda hedeflenen nokta, tüm kişisel veri işleme faaliyetlerinin her aşamasında KVKK'na uyumlu hale getirmeye çalışmaktır. Bu sebeple, kişisel verilerin işlenmesi mevzuatına uyumluluk veri sorumluları açısından tek seferlik bir iş-işlem olmayıp faaliyetleri kapsamında sürekli olarak gerçekleştirmek durumunda oldukları bir işlemdir.

Bu bağlamda, şirket veya kurum içerisinde personelin KVKK farkındalığının yükseltilmesi, teknik ve idari açıdan veri güvenliğinin sağlanması ve güçlü bir hukuki alt yapının oluşturulması, ISO 27001 ve 27701 gibi bilgi ve kişisel veri güvenliği standartlarına uygun kurum içi süreçlerin entegre edilmesi, KVKK maddesi 12 uyarınca iç ve dış denetim ile sürekli gözden geçirme yapmak, mevcut teknik ve hukuki dokümanların kurulun veya yurtdışı veri koruma otoritelerinin kararları ışığında güncelliğini sağlamak KVKK uyumunun başarı ve süreklilik kazanmasını sağlayacak etmenlerden en önemlileri olacaktır.







## Faruk Emre Yıldırım

Orebülk Denizcilik  
Yönetim Kurulu Başkanı

# Erken Dönem Türk Denizcilik Tarihi II

Malazgirt savaşı sonrasında Anadolu'nun kapıları Türklere sonuna kadar açılmış, Türk akıncıları bereketli bu toprakları yurt edinmek için Bizans topraklarına akınlar düzenleyip ele geçirdikleri yerleri ve bu topraklarda mevcutta yaşayan Bizans vatandaşlarını adil Türk yönetimiyle tanıştırdıktan sonra Türklerin karşısındaki tek engel atemedikleri deniz olmuştu. Anadolu Türklerini denizlerle kaynaştıran ilk öncü, Ege sahillerinde denizcilik faaliyetlerine girişen ilk Türk beyi Çaka Bey olmuştur desek yalan olmaz. Malazgirt Savaşı sonrası Alparslan'ın Anadolu'nun fethiyle görevlendirdiği beylerden biri olduğu eldeki bilgilerden anlaşılmaktadır. Çaka Bey, Selçuklu Ordusunun gözü pek akıncı beylerinden birisi olarak diğer beylerle beraber, Türklerin savaşa savaşa Batı'ya yönelik ilerleme sürecinde Kayseri'den İstanbul'a akınlar yapmışlar, ilerleyişlerini de 1078 yılındaki Bizans'la girişilen bir deniz savaşı son buldurmuştur. Bu savaş sonrasında Çaka Bey Bizans'a esir düşmüş ve İstanbul'a gönderilmiştir. Kaybettikleri deniz savaşında rakibinin üstünlüğünü takdir eden fakat hatalarından ders alan bir kumandan olduğundan olsa gerek, İstanbul'daki esaret döneminde deniz ve denizcilik karşı tutku derecesinde bir ilgi duymaya başlamıştır. İstanbul'da kaldığı bu yıllarda, Bizans'ın kuvvetli ve zayıf noktalarını da iyice öğrendi. Bizans İmparatoru'nun 1081 yılında değişimi sonrası I. Aleksios Komnenos (1081-1118) kendisine oldukça

kötü muamelelerde bulunmuş, İstanbul'daki karışıklıklardan yararlanarak kaçmayı başaran Çaka Bey, Beyliğinin askerleri ile yeniden bir araya gelerek; İzmir'i fethetme muvaffak olup bölgede bir Türk beyliği kurdu. Aslında beylik daha ziyade bir deniz devleti görünümünde idi. Çaka Bey edindiği tecrübelerin ışığında, batı Anadolu'ya hâkim olabilmek için Bizans deniz gücünün kırılmasının önemini biliyordu. Bir Türk donanmasının hazırlanması artık önemli bir hal almıştı. Çaka Bey, İzmir'de o döneme göre modern sayılabilecek bir tersane yaptırmış ve tersane civarındaki bölgeyi deniz üs kompleksine dönüştürmüştür. İlk Türk donanması 40-50 parçadan ibaret kürekli ve yelkenli gemilerden oluşan üstü kapalı gemilerden oluşuyordu. Aslında bu gemiler hakkındaki bilgimizde bu kadar. Tersanelerin iz-

mir çevresinde bulunduğu gemilerin tam olarak dizaynlarını bilmesek de muhakkaktır. Bahsi geçen bu 40-50 parçalık ilk Türk Donanmasının inşa tarihi 1081 yılı olmuştur ve Türk Deniz kuvvetlerimizin kuruluş tarihi bu sebeple 1081 yılı kabul edilmektedir. Çaka Bey kısa sürede Foça ve Urla taraflarını hakimiyeti altına aldıktan sonra, donanması ile deniz seferlerine çıktı. O, artık tecrübeli bir devlet adamı ve denizci olarak Anadolu sahillerinin ve adaların önemini kavramıştı. Bu yüzden sahillerin emniyeti için adaların fethinin gerekliliğine de inanmıştı. Bu sebeple Midilli ilk fethedilen adadır. Bundan sonra Sakız adası da gelişmiş donanma gücü sayesinde Türk Beyliğine dahil edildi. Bizans imparatoru I. Aleksios Komnenos Çaka Beyin ilerleyişini durdurmak ve adaları kurtarmak için, Türk donanmasının karşısına





Bizans donanmasını göndermiştir. 19 Mayıs 1090 tarihinde Karaburun ile Sakız Adası arasında kalan Koyun Adaları civarında Çaka Bey'in Donanması, Bizans Donanması ile karşılaşmıştır. Çaka Bey, 17 çektiri ve 33 yelkenli olmak üzere toplam 50 savaş gemisinden oluşan Donanmasını, seri taktik manevralarla ustalıklı sevk ve idare etmiş; düşmana en zayıf yerlerinden ard arda darbeler indirmiştir. Bizans Donanması ağır kayıplarla geri çekilmek zorunda kalmıştır. Bu zafer Türklerin ilk deniz zaferidir ve "Koyun Adaları Muharebesi" olarak anılır. Bunun üzerine imparator daha büyük bir donanma gönderse de Bizanslı kumandan deniz savaşı yerine kara savaşını tercih etmiş, Sakız'da cereyan eden bu mücadelenin galibi de gene Çaka Bey olmuştur. Savaş sonrası süreçte Çaka Bey, hâkimiyet sahasını genişletme arayışlarına devam etmiştir, Bizans'ın Sicilya ile olan problemlerinden istifade ederek Sisam ve Rodos'u da ele geçirmiştir. Daha sonraları Çaka Bey denizlerdeki hakimiyet alanını genişletmiş, donanması ile Çanakkale'ye kadar yaklaşmıştır. İmparatorun gücünü toparlayarak 1092 senesinde Midilli üzerine yürümesi bir netice vermediyse de Çaka Bey daha fazla dayanamayacağını anlayarak askerlerinin güvenli bir biçimde adayı terk etmeleri karşılığında adayı impa-

ratora terk etmeyi kabul etti. Bu tahliye işlemi gerçekleştirilirken Bizanslı kumandan teslim şartlarına uymayıp Çaka Bey'in askerleri ve gemilerine saldırarak donanmanın tahrip edilmesine neden oldu. Bu gelişmenin ardından Sisam adası da dayanamayarak yeniden Bizans'ın eline geçti.

Çaka Bey, donanmasını kaybettikten sonra, yeniden gemi inşa faaliyetlerini başlatarak kısa sürede yeni bir donanma hazırlattı. Bu donanma ile Midilli, Sakız, Sisam ve Rodos'ta tekrar hâkimiyet kurmayı başararak yayılma sahasını Çanakkale Boğazı'na doğru genişletti. Hedefi Trakya'ya geçmek olan Çaka Bey, Edremit'i ve Bizans'ın gümrük kapısı olan Abydos'u da ele geçirmeyi başardı. Trakya'ya doğru ilerlemeye hazırlanırken yaşanan gelişmeler, bu ilk büyük Türk denizcisinin sonunun gelmesine neden oldu. Çaka Bey'in bu başarılı fetihleri imparator Aleksios'u olduğu kadar damadı I. Kılıçarslan'ı da tedirgin etmeye başladı. I. Kılıçarslan, imparator Aleksios'la ittifakken Çaka Bey'in üzerine yürürken, imparator Aleksios da donanmasını harekete geçirdi. Çaka Bey, damadının niyetini öğrenmek için onunla görüşmeye gittiğinde, I. Kılıçarslan tarafından verilen bir ziyafette öldürüldü. Bizanslı tarihçi Anna Komnena, bu hadisenin tarihi olarak 1097

senesini verseyse de son araştırmalar bu hadisenin 1095 senesi civarında gerçekleştiğini göstermektedir.

Çaka Bey iyi teşkilatçılığı yanında, iyi bir denizci ve çok iyi bir strateji uzmanı idi. O batı Anadolu'nun muhafazası için adaların elde bulundurulmasının lüzumuna inanmıştı. Bunun için de denizciliğe azami ölçüde önem verilmesi gerektiğini biliyordu. Çaka Bey Türk denizciliğinde önemli bir başlangıç yapmıştı. Onun değeri, damadı I. Kılıç Arslan tarafından ortadan kaldırıldıktan sonra fark edildi. Zira binlerce Haçlı askeri, Çanakkale Boğazı ile Marmara sahillerine yüklendiği zaman Çaka Bey'in donanması ortada yoktu. Haçlılar Anadolu'ya kolayca geçtikten sonra şehirler ve adalar Türklerin elinden birer birer çıktı. Çaka Bey'in devleti yıkılıp donanması ortadan kalkmıştı. Çaka Bey'den sonra Türk denizciliği bir müddet önemli gelişmeler kaydetmemiştir. Ancak denizcilik ve denizle yakından ilgilenmeler devam etmiştir. Haçlı Seferleri'nin 1096 yılından başlayarak Anadolu'da yoğunlaştığı dönemlerde, Türkler büyük baskı altında tutulmuştur. Zira Haçlı seferinden sonra Türklerin sahillerden içerilere çekildiği bilinmektedir. Bu gelişmeler, Anadolu Selçuklu Devleti'nin denizlere yönelik faaliyetlerini büyük ölçüde engellemiştir. Türkiye Selçukluları'n-

da I. Mesud (1116-1156) ve II. Kılıç Arslan (1156-1192) devirlerinde Türk denizciliği yeniden bir canlılık gösterdi. Bir müddet sonra Samsun'un ve Antalya'nın fethi (1207) ile Keykâvus b. Keyhüsrev ile Alâeddin Keykubad'ın taşıdığı unvanlara "Sultanü'l-berr ve'l-bahreyn veya Sultan-ül Bahreyn" unvanı da eklendi. Bu unvan denizciliğe verilen önemi ifade etmektedir. 1214 yılında Sinop'un fethiyle Selçuklu denizciliği ve ticareti büyük bir gelişme kaydetti. Alâie'nin (Alanya) fethi ise Türk denizciliği için önemli bir başlangıç oldu. İki Denizin Sultanı unvanı verilen Anadolu Selçuklu Sultanı I. Alaeddin Keykubat, Alanya ve Sinop Tersanelerinde inşa ettirdiği gemilerle filolar kurmuştur. Burada devrin en gelişmiş tersanesi kuruldu. Alanya Tersanesi, Türklerin kurmuş olduğu ilk organize tersane olarak kabul edilmektedir. İnşa tarihinden itibaren, sekiz yüzyıla yakın süre geçmesine rağmen tersane ayakta dimdik durmaktadır. Selçuklular devrinden kalma diri ve zinde tek tersane olan Alaiyye Tersanesi, vaktiyle Akdeniz'in egemenliğini elde tutan kadırgaların inşası için kurulmuş ve tersanede 80-100 tonluk tekneler yapılmıştır. İki Denizin Sultanının önemli bir başarısı da Moğolların istilâsına uğrayan Kırım'daki Suğdak şehrine denizden asker sevk edilmesidir. Bu ilk deniz aşırı sefer başarı ile sonuçlanmıştır.

Anadolu Selçuklu Devleti'nin Moğol baskısına dayanamayıp 1308 yılında parçalanmasından sonra özellikle Batı Anadolu'da bir takım Uç Beylikleri kurulmuştur. Bu Uç Beylikleri, (Karesi-oğulları, Saruhanoğulları, Aydınoğulları, Menteşeoğulları, Candaroğulları) Türk Deniz Tarihi'nin hızını kaybeden gelişim sürecine yeni bir ivme, yeni bir heyecan kazandırmışlardır. Balıkesir ve civarında kurulan Karesi Beyliği (1302-1361) döneminde denizlere büyük önem verilmiş; Edincik'te bir tersane kurularak, gemi inşasına başlanmıştır. Bu gemiler hem Marmara'da hem de Kuzey Ege'de Bizans Donanmasının hareket serbestisini kısıtlamış; bölgedeki deniz güçleri için ciddi bir rakip olmuştur.

Aydın civarında kurulan Aydınoğulları Beyliği (1308-1390) özellikle Umur Bey döneminde denizcilikte büyük atılım yapmıştır. Çaka Beyden sonra denizciliğe büyük önem veren diğer bir Türk Beyi ise Aydınoğlu Umur Bey'dir. Umur Bey, beyliğini genişletmek üzere fethettiği İzmir üzerine aynı yıl Venedik, Rodos ve Kıbrıs filolarının taarruz-



ları ile karşılaşınca, sahillerin emniyeti için güçlü bir donanmaya ihtiyaç olduğunu anladı. Umur Bey, 1334-1348 yılları arasında Ege'de, Bizanslılar ve Cenevizlilere karşı büyük başarılar kazanmış; Rodos'tan Çanakkale Boğazı'na kadar, Mora ve Rumeli kıyıları da dahil olmak üzere denizlerde kesin bir kontrol sağlamıştır. Bu yüzden Venedik ve Ceneviz ticareti tehlikeye girmişti. Keza adalardaki Latin prensliklerinin hakimiyetleri de tehlike içindeydi. Marina Sanudo'nun mektupları arasında bulunan 1328 tarihli Eğriboz'dan aldığı bir mektupta, sayıları gittikçe artan Türklere karşı bir çare bulunamadığı takdirde, adaların bunların eline geçeceğine dair haber bulunmaktadır. Bu haber artık uzak mesafelere gemi sevk edebilen Türklerin gemi inşa teknolojisinde önemli mesafeler kat ettiğini göstermektedir.

Umur Bey 1335'te irili ufaklı 276 gemi ile Mora'ya bir akın yapmıştı. Bu sefer 1339 yılında tekrarlandı. Yeni bir donanma ise 1342'de 380 gemi ile Meriç ağzına kadar gidip dönmüştü. Umur Beyin Türk denizciliğine katkısı çok olmuştur. Nitekim Umur Bey'in denizcilik geleneğine âit özellikle Osmanoğulları tarafından benimsenmiştir. Osmanlı deniz gücünün ilk çekirdeğini de bu Beylik oluşturmuştur.

Bunlardan gemicilerin "Gazi Umur cânı için" diyerek yemin etmeleri dikkat çekmektedir. Nitekim belge mahiyetindeki bu ifade cümle içinde şöyle anılmaktadır:

"Aydın Bey-oğlu Gazi Umur Bey gemilere binüp gazalar ıderdi. Âl-i Osman beylerinden gemi ile evvel gazi iden Umur Bey'dir. Nice kerre velâyeti zâhir olmağın gaziler Gazi Umur cânı için -deyu yemin ederlerdi".

Düşmana karşı son derece atak ve taktik baskın şeklinde manevralar yapan Umur Bey, çetin deniz muharebelerinin birisinde şehit olmuştur. Umur Bey gibi gemiciliğe ve denizciliğe önem veren Menteşe, Saruhan ve Karesi beylikleri de Akdeniz'de korsanlığa başlamışlardı. Esasen Çaka Bey'den beri korudukları denizcilik geleneğini devam ettiriyorlardı.

Manisa ve civarında kurulan Saruhanoğulları Beyliği (1313-1390) sürekli olarak Umur Beyin denizdeki faaliyetlerine destek sağlamıştır. Özellikle Süleyman Bey, Umur Beyin Donanmasına gemi, üs ve onarım yönünden büyük kolaylıklar sunmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu, bu Beyliklerin denizcilik birikimi, üs ve liman kolaylıkları ve tersanelerinden önemli ölçüde istifade etmiştir. Fatih Sultan Mehmet, o döneme kadar akın donanması hüviyetinde olan Osmanlı Donanmasını ateşli silahlarla teçhiz ederek, stratejik bir boyut kazandırmıştır.

Beyliklerdeki denizci karakter, bir anlamda Akdeniz'e kök söktürecek güçlü Osmanlı Donanmasının doğal alt yapısını oluşturmuştur. Osmanlı İmparatorluğu genişledikçe, Anadolu'daki Türk Beyliklerinin etkileri kaybolmuş ve bu Beylikler Fatih Sultan Mehmet (1451-1481) döneminde tamamen İmparatorluk sınırlarına dahil olmuştur.

*Kaynakça:*

*Osmanlı Denizcilik Tarihi, İdris Bostan  
Osmanlı Denizciliğinin İlk Devirleri – Türk Tarih Kurumu – 2001  
Türk Donanma Tarihi*

# "İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'nin farkı; günümüzdeki uluslararası şirketlerin ilki olmasıdır."

**Öncelikle kısaca sizi tanıyabilir miyiz?**

Öncelikle bu röportaj için tüm Kos-ter Dergisi ekibine ve yönetimine teşekkür ederim. Ben Taha İsmet Özel, 1987 İstanbul doğumluyum. İstanbul Teknik Üniversitesi İşletme Bölümü ve New York Eyalet Üniversitesi Business Administration bölümlerinden mezun oldum, İstanbul Şehir Üniversitesi'nde de MBA eğitimimi tamamladım. 2010 yılından bu yana uluslararası ticaret yapan firmaların lojistik ve ihracat departmanlarında çalışmaktayım. Tarih ve ekonomi-politik konularında okumak ve yazmak en büyük hobim. Evli ve bir kız babasıyım.

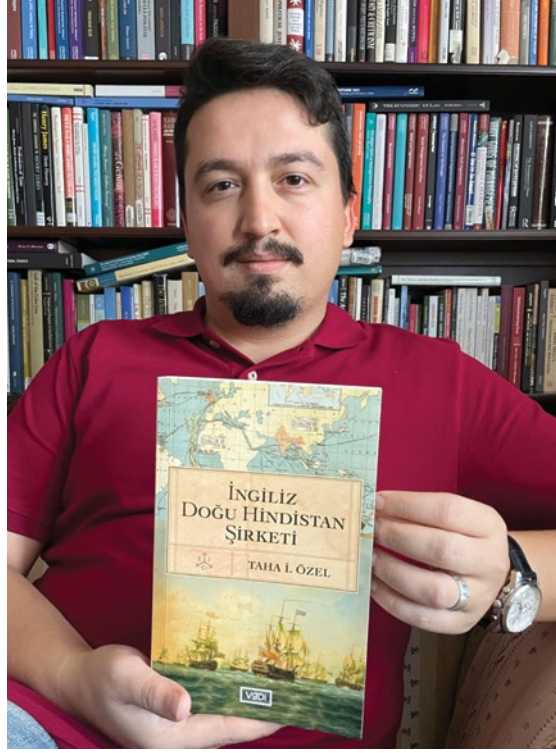
**İngiliz Doğu Hindistan Şirketi kitabınızın çıkış noktasını anlatır mısınız? Neden böyle bir kitap yazmaya ihtiyaç duydunuz?**

18 yaşında New York'a gittiğimde İstanbul'dan farklı olacağını biliyordum ancak farkın daha fazla olduğunu insanların yaşamına baktığım zaman gördüm. Standart bir Amerikan ailesi müstakil bahçeli dubleks kocaman bir evde yaşıyordu. Ailenin 18 yaş üstü her bir bireyinin güzel bir arabası ve bol kazançlı bir işi vardı. Şehir merkezinde gökdelenlerde yaşayan bireylerin ise geliri çok daha yüksekti. Türkiye'de de zengin bir azınlık vardı ancak ABD'nin orta düzey gelirli vatandaşı, Türkiye'deki zengin insanların gelir düzeyinde yaşıyordu. O zaman kendime şunu sordum: "Biz neden fakiriz?"

Gelişmiş ülkeler ile gelişmemiş ülkeler arasındaki bu büyük fark bir anda olmuş olamazdı, tarih içerisinde zamanla oluşmuş olmalıydı. Bu durum beni dünya ekonomi-politik tarihi konusunda araştırma yapmaya sevk etti. Tarihsel süreç içerisinde şu an gelişmiş olan ülkeler nasıl zengin-

leşmişti ve benim ülkem nasıl geride kalmıştı? Biz neden geride kaldık sorusu halen büyük kalabalıkların her gün kendisine sorduğu en büyük soru olabilir.

Benim şansım, evimizde konu ile ilgili binlerce yabancı kaynak olmasıydı. Babam da bir akademisyen olduğu için yurt dışından satın aldığı kitapları



## Taha İsmet Özel

YAZAR

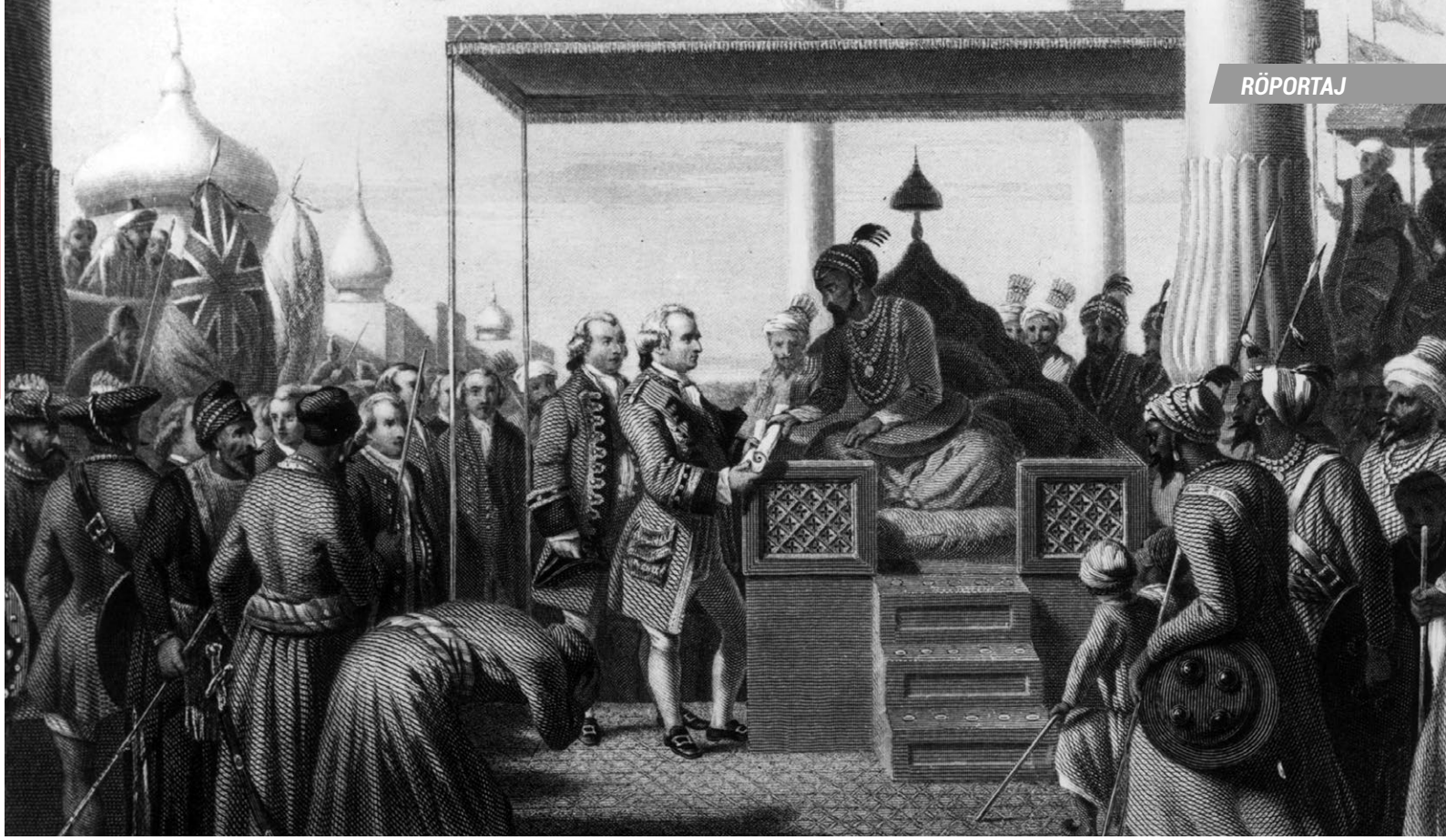
2 ay boyunca inceledim ve on beşinci yüzyıldan itibaren dünya ekonomi-politik tarihiyle ilgili 500 kadar kitabı ayırdım. Biz neden fakiriz ve onlar neden zengin sorularının cevabı bu kitaplarda olmalıydı. Kitapları okumaya başladığım zaman şunu fark ettim ki on beşinci yüzyıldan itibaren sırasıyla Portekizliler, İspanyollar, Hollandalılar, İngilizler, Fransızlar, Danimarkalılar deniz ticareti sayesinde müthiş bir ekonomik gelir elde etmişti. Ülkelerine bu müthiş ekonomik geliri sağlayan

kurumun adı da her ülkede aynıydı: "Doğu Hindistan Şirketi"

Tüm bu saydığım ülkeler yıkılma ve işgal tehlikesi geçirmişti. Portekiz ve İspanyolları İslam heyecanı ve tutkusuyla tehdit eden Emevi ve Osmanlı tehditleri mevcuttu. Zamanının en büyük kâr marjına sahip, günümüzdeki elektronik ürünler gibi düşünebileceğimiz baharat ürünlerini en pahalı fiyattan satın almak zorunda olan Portekiz ve İspanyol tüccarların aklında, bugün bizim kendimize sorduğumuz soru mevcuttu, biz neden fakir kaldık? Kristof Kolomb Amerika'yı keşfetmesine rağmen aklında tek bir soruyla ölmüştü, baharatların merkezi olan Hindistan'ı keşfetmek!

Yok olma korkusuyla karşı karşıya kalan Portekiz ve İspanyollar Papa'nın görev paylaşımı ile Orta ve Güney Afrika ve Asya da Portekizlilere kalacak şekilde gümüş ve baharat girişimlerini Portekiz Doğu Hindistan Şirketi çatısında yüzyıl boyunca yürüttüler ve dünyanın en büyük ekonomik ve askeri gücü oldular. Bir yüzyıl önce yıkılma tehlikesiyle burun buruna olan, daha sonra birleşen Portekiz-İspanyol İmparatorluğu, dünya coğrafyasının yarısına yakın bir alanı kontrol altına alıp, o dönemin en büyük güçlerinden biri olan Osmanlı ile Macaristan'dan Fas'a, Kızıldeniz'den Açe'ye kadar çok geniş bir coğrafyada dünya savaşına girişmişti.

Portekiz-İspanyol İmparatorluğu Avrupa coğrafyasının büyük bir bölümüne hakimken hükmü altına aldığı ülkelerden biri de Hollanda idi. Protestan Hollanda halkı, siyasi açıdan İspanyollara bağlı olsa da ticari açıdan giderek zenginleşip Katolik Portekiz-İspanyol İmparatorluğuna isyan ettiler. Uzun süren savaşlar sonunda İspanya'dan bağımsızlığını kazanan



Hollandalıların ilk işi, baharatları kendi tekellerine alabilecekleri Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'ni, ülkesindeki tüm büyük tüccarları bu çatı altına alarak kurmak oldu. Hollanda Doğu Hindistan Şirketi sayesinde Hollanda yüzyıl dolmadan askeri-politik bir dünya devi haline geldi.

Portekiz-İspanyol İmparatorluğu'nun yıkılmak üzere dünyanın en büyük donanması olan Büyük Armada'yı gönderdiği diğer ülke ise İngiltere idi. Kraliçe Elizabeth şansının ve düşmanın beceriksizliğinin sayesinde bu saldırıdan ülkesini kurtarabilmişti ancak ucuz kurtulduğunun farkındaydı, bir sonraki saldırıya dayanmaları imkansızdı. Askeri açıdan güçlenmesinin tek yolunun ticari gelir elde etmeden geçtiğini anlayarak, tarihin gelmiş geçmiş en güçlü, en zalim ve günümüzdeki uluslararası şirketlerin atası olan kurumunu kuracaktı: "İngiliz Doğu Hindistan Şirketi"

On dokuzuncu yüzyılda dünya nüfusunun dörtte birini, dünya topraklarının altıda birini ve dünya ticaretinin yarısını ele geçiren Büyük Britanya İmparatorluğu, bu başarıyı İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'nin ABD-Avrupa-Hindistan-Çin arasında kurmuş olduğu, günümüz Fortune Global 500 şirketlerine öncülük eden ticaret ağı ile başarmıştı. İngiliz şirketin bu başarısını gören Fransız, Danimarka, ABD, Rusya ve Japonya gibi ülkeler kendi uluslararası şirketlerini kurarak

rekabete girişmişlerdi. Kendi Doğu Hindistan Şirketlerini kurmayan ülkeler ise sanayi ve ticarete geride kalarak günümüzdeki yoksulluklarına mahkûm oldular.

2020 yılı başında toplam dünya gayrisafi hasılası yıllık 87 trilyon dolar olmuştur. Dünyanın en başarılı 500 şirketinin gelirleri toplamı ise 33 trilyon dolardır, yani toplam gelirin %38'ini! Bir piyasanın yüzde 40'ını ele geçirdiyse aslında piyasanın hepsi sizin büyük etkiniz altında demektir. Günümüzde gelişmiş ülkelerin uluslararası faaliyet gösteren şirketleri dünya ticaretine hâkim konumdadır. Kitabımda detaylandırarak anlattığım görüşüme göre günümüzde ülkeleri zenginleştiren en büyük faktör, arkasında verimli ve odaklanmış bir sanayi gücüne ve devlet desteğine sahip uluslararası ticaret yapan güçlü şirketlerdir. Bir ülke ne kadar fazla sayıda ve ne kadar yüksek miktarda ciro üreten uluslararası şirkete sahipse, o kadar zenginleşmektedir. Biz neden fakir kaldık sorusunun cevabı İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'ni ve öncülük ettiği, kendisinden sonraki global ticareti yönlendiren uluslararası şirketleri anlamaktan geçmektedir.

**Dünya üzerinde sömürgecilik, denizciliğin gelişmesiyle zirve yaptı. İngilizlerin sömürgecilik konusunda diğer devletlerden farkı neydi?**

İngilizlerin ve İngiliz Doğu Hindistan

Şirketi'nin farkı; günümüzdeki uluslararası şirketlerin ilki olmasıdır. Kendisinden önceki Portekiz, İspanyol ve Hollandalılardan birçok şeyi örnek alarak geliştirmenin yanında, kendilerinin keşfettiği çok fazla yeni askeri ve ticari yöntem, taktik ve global stratejileri mevcuttur. Kitabımda ayrıntılarıyla anlattığım noktalardan ilki şirket yöneticileri ile şirket sahiplerini hisse sistemiyle ayırarak zaman içerisinde 3 aşamada günümüz borsalarında işlem gören şirket hissesini icat etmeleridir.

Günümüzde uluslararası şirketlerin hisseleri birçok borsada işlem görmektedir, bu hisselerle sahip olan hissedarlar şirketlerin sahibi iken, her yıl yaptıkları genel kurullarda şirket yönetimini finansal başarı ya da başarısızlığına göre değerlendirip, yeri geldiğinde yönetimi değiştirmektedirler. Hissedarlar şirketi yönetmeye kalkmamaktadır, şirket yönetimi dürüst yöneticilere bırakılmakta ve bu yöneticiler her hareketlerinde denetlenmektedirler. İngiliz Doğu Hindistan Şirketi bu sistemde kurucusudur. Maalesef ülkemizde şirketlerin tek yöneticisi ve tek sahibi bulunmaktadır, o da denetlenemeyen patrondur. Patron bir şekilde ayrıldığı zaman şirket de yok olmaktadır. Patronlar şirkette hisse sahibi olmalı, ancak denetlenebilir bir yönetici olmalılardır. Steve Jobs ya da Elon Musk örneklerinde gördüğümüz gibi gerekirse şirket yönetiminden uzaklaştırılabileceklerini bilmelilerdir.



İngilizleri diğer ülkelerden ayıran en önemli ikinci özellik, modern şirket yönetim felsefesini departmanlaşarak ve çalışanlarının bu departmanlarda uzmanlaşması ile sürekli iş süreçlerini geliştirerek günümüz şirketlerine öncülük etmesidir. Uzun yıllar boyu biriken ticari-askeri bilgi birikimi, sanayi devrimi ile birleştiğinde üzerinde güneş batmayan Büyük Britanya İmparatorluğuna kurmak da mümkün olmuştu. İngiliz Doğu Hindistan Şirketi Sanayi Devrimi'nin etkileri ile 2000 yıllık Hindistan tekstil ürünlerinden çok daha ucuz ve benzer kaliteli ürünleri İngiliz tekstil sanayisinde üretip, bu ürünleri tüm dünya ülkelerine ihraç ediyordu. Hindistan ve Bangladeş bölgelerini yüz yıllık süreçte fetheden şirket, tekstil ürünlerinin Hindistan'a ihracından ve Hindistan'ın vergi gelirleri ile bu bölgeden müthiş bir gelir elde ederken, Hindistan'da hâkim olduğu yüzyılda 34 adet kıtlık ve en az 20 milyondan fazla insanın ölümüne sebep olmuştu.

Hindistan'da elde ettiği gelirler ile burada afyon ekip, Çin'e afyon kaçakçılığı sonucu gelirlerini katlayan İngiliz şirket, Çin Hanedanlığının yıkılmasına ve Çinlilerin "utanç yüzyılı" olarak adlandırdığı döneme girmelerine sebep olmuştur. Çin'den afyon gelirleri ile satın alınan çay, buradan tüm

dünyaya ihraç edilirken, İngilizlerin Amerika'daki kolonilerinin çay ithalatından alınan çok yüksek vergiler sebebiyle isyan etmesine ve Amerika Birleşik Devletleri'nin kurulmasına sebep olmuştu. ABD ile bu büyük savaşı devam ettirmenin doğru olmadığını gören İngilizler yenilgiyi avantajlarına çevirip, ABD'den başka dünyanın hiçbir yerinde istedikleri kalite ve miktarda tedarik edemeyecekleri pamuk tedarikini bu ülkeden sağlayıp, İngiliz sanayisinin adeta sonsuz miktarda ihtiyacı olan bu hammaddeyi çok ucuza temin edebilmişlerdi. İngilizlerin diğer ülkelerden farklı olarak yaptıkları şey, İngiltere-Hindistan-Çin-ABD-İngiltere arasında bu global ticari sistemi kurup, günümüzün uluslararası şirketlerine öncülük etmesidir. Diğer hiçbir ülke, millet ve şirket bu şekilde bir vizyona ve beceriye sahip olamadı.

**İngilizlerin sömürgesinden ayrılan ülkelerde İngiliz sömürge sisteminin devam ettiğini görüyoruz. Bunun nedenini açıklar mısınız?**

Ben açıkçası bunu Stockholm sendromuna benzetiyorum. Kendisini yıllarca sömüren efendilerinden sadece siyasi olarak görüntüde ayrılan milletler bu ayrılığı ekonomik, kültürel, dini ve daha birçok açıdan gerçekleştirmediği için İngiliz ve diğer sömürge-

cilik yapmış Fransa, Hollanda, Belçika, ABD gibi ülkelerin hükmüne bağımlılıkları bitmiyor. Uzun yıllar boyu sömürülmüş ülkelerin milli bilinç ile kendi sanayilerini ayağa kaldırmaları, kendi uluslararası şirketlerini kurup, kendine saygılarını ve güvenlerini kazanmaları gerekmektedir.

Her ülkenin sanayileşme kapasitesi kendi rekabetçiliği ile doğru orandadır. Dünyanın adeta global bir köy haline geldiği günümüzde ülkeler, önce dünyadaki sanayinin geldiği noktayı, sektörleri, alt sektörleri ve bu alt sektörlerdeki global firmaları incelemeli, rekabette kendilerinin en iyi olabileceği, optimum yatırımla en büyük geliri elde edebilecekleri alanlarda yüksek katma değerli ürünleri dünyaya satarak, kendi ülkelerinde birbirini rekabette bitiren binlerce kobi yerine, iki elin parmağını geçmeyecek sayıda güçlü şirketler kurarak dünyada diğer ülkelerin global şirketleri ile kendi ülkelerinden farklı ülkelerde rekabet edip, kendi ülkelerine gelir getirmeleri gerekmektedir. İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'nin öncülük edip bizlere verdiği tarih dersi budur.

Tabii sanayinin bir ülkede yeniden kurgulanması, tarım ve hizmetlerin bu sanayi çevresinde uyumlu bir şekilde oluşturulması, eğitim, finans



ve hukuk sisteminin buna uygun yapılandırılması büyük bir girişimdir, doğru bir planlama ve organizasyon gerektirmektedir. Maalesef altın kural şudur ki bahsettiğimiz hukuk sistemi ile patentlerin garantiye alınması, eğitim sisteminin sanayiye uygun olarak şekillendirilmesi, sanayi üretimi için gerekli finansın ucuzlatılması ve teçhizatın verimli hale getirilmesi, uluslararası şirketlerin kurulması için gerekli kanun ve teşvik sisteminin oluşturulması hep bir arada yapılmalıdır. Bu saydığımız maddelerden biri bile eksik olursa diğerlerinin olması bir anlam ifade etmemektedir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Japonya, daha sonra Güney Kore ve son yıllarda Çin'in başarısı, tüm bu noktalarda aynı anda başarılı olması ve uygulayıcılarının milli bir şuura sahip, ülkesini kendi çıkarları için satmayan yöneticilere sahip olması ile mümkün olabilmektedir. Tüm bu konuları kitapta detaylarıyla anlatmaya çalıştım.

**Kitabınızda bahsettiğiniz şirketlerden günümüze kadar kalan ya da devamı diyebileceğimiz şirketler var mı?**

İngiliz Doğu Hindistan Şirketi faaliyetleri 1874 yılında 63 yıl hüküm süren Kraliçe Viktorya tarafından sonlandırılmıştır, ancak şirketin kurmuş olduğu sistem günümüzde global ticaret

yapan her şirket tarafından uygulanmaktadır. Bank of England halen İngiltere Merkez Bankası olarak halen devam etmektedir. Dünyanın en büyük denizcilik şirketlerinden biri olan Maersk şirketini Danimarka Doğu Hindistan Şirketi'nin devamı olarak görebiliriz. İngiliz sigorta ve bankacılık devi Lloyds yine o dönemde kurulan günümüzde faaliyetlerini sürdüren bir şirkettir. Hong Kong Shanghai Banking Corporation, yani HSBC günümüzde halen en büyük banka gruplarından biridir. Fransız Saint-Gobain günümüzde dünyanın en büyük 500 firması arasında yer almaktadır. Bunlar ilk planda aklıma gelenler, ancak kısa bir Google araştırması ile size bu şekilde onlarca firma sayabilirim. Gelişmiş ülkeleri zenginleştiren, işte bu şekilde uzun ömürlü uluslararası ticaret yapan, milyarlarca dolarlık cirolara sahip şirketlere sahip olmalarıdır.

İngiliz şirket kendi ülkesinden farklı ülkelerde depolar açarak ürünlerin en ucuz olduğu dönemlerde nakit ile yüklü alımlar yapıp, bu ürünleri gemileri için depolamaktaydı. Kurulduğu zaman baharat ticareti en büyük politik güç marjlarına sahip ürünlerdi. Normalde baharatların maliyeti, satış fiyatlarının binde birinden bile düşüktü ancak diğer ülkeler baharatları satın almak zorunda oldukları

için bu ürünleri yüksek fiyatla satın alıp, ekonomik olarak zayıflıyorlardı. Ekonomik olarak zamanla zayıflayan ülkeleri de siyasi, diplomatik ve askeri açıdan tehdit etmek ve ele geçirecek çok uygun bir yöntemdi. 1450-1650 yılları arasında baharatlardaki kâr marjı giderek düştü, çünkü arz çok fazlaşmıştı. Bu sefer İngilizler sırasıyla tekstil, çay, afyon gibi ürünlere yöneldiler. Son yüzyıldır politik güç marjına sahip ürün ise petroldür, ancak petrol de baharatlar gibi zamanla yerini başka ürünlere bırakacaktır. Günümüzdeki uluslararası şirketler dünyanın büyük gelirler elde edebilecekleri her ülkelerinde ofisler ve depolar açarak, o ülkede stratejilerine göre faaliyetler göstererek, ana merkezlerinin olduğu ülkeye devasa gelir aktarımı yapmaktadırlar. Bana göre tüm kurallar askıya alınır, bu şirketlerden her biri de İngiliz Doğu Hindistan Şirketi gibi olmak ister.

**Sizin için ilk olma özelliği taşıyan bu eserden sonra başka bir spesifik konuda kitap çalışmanız olacak mı?**

Doktora yapmak istiyorum ve şu an doktora konusuyla ilgili okumalar yapmaktayım. Kitabın sonucunda bahsettiğim sanayinin doğru kurgulanması, bir ülkenin fiziki ve beşerî sermayesinin etkin ve verimli kul-

lanılarak, milli uluslararası şirketlerin nasıl kurulması gerektiği konusunda çalışmak istiyorum, özellikle Çin örneğini inceleyerek doktora tezimi kitaplaştırmak istiyorum. Ülkemizde sanayinin öneminin es geçildiği, anlaşılmadığı ve çok büyük verimsizliklerin büyük kalabalıklar, aydınlar ve yetkililer tarafından balıkların içinde yaşadıkları denizi fark edemediği gibi fark edilmediğini düşünüyorum. Ülkemizin sorunu din, politika, sosyoloji vs. değil, sanayiye önem verilmemesidir.

Ben dört sene boyunca çeltikten pirinç üreten bir fabrikada müdür seviyesinde çalıştım. O dönemde pirinç sektörü ile ilgili yaptığım çalışma sonucunda Türkiye'deki yaklaşık 50 kadar fabrikada yıllık toplam 5 milyon tonluk üretim kapasitesi olduğunu gördüm. Türkiye'nin yıllık pirinç üretimine baktığımda da sadece 1 milyon ton olduğunu gördüm. Yani Türkiye'deki pirinç fabrikalarının yüzde 80'i boşa yatırımdı. Fabrikalar ortalama yüzde 20 verimlilikle çalışıyordu. Bu şekilde ne kendi ülkenizde ne de farklı ülkelerde rekabet etmeniz mümkün değildir. Bir fabrikanın en az yüzde 85 kapasite ile çalışması ve ton başına üretim ve sermaye maliyetlerinin düşmesi gerekmektedir.

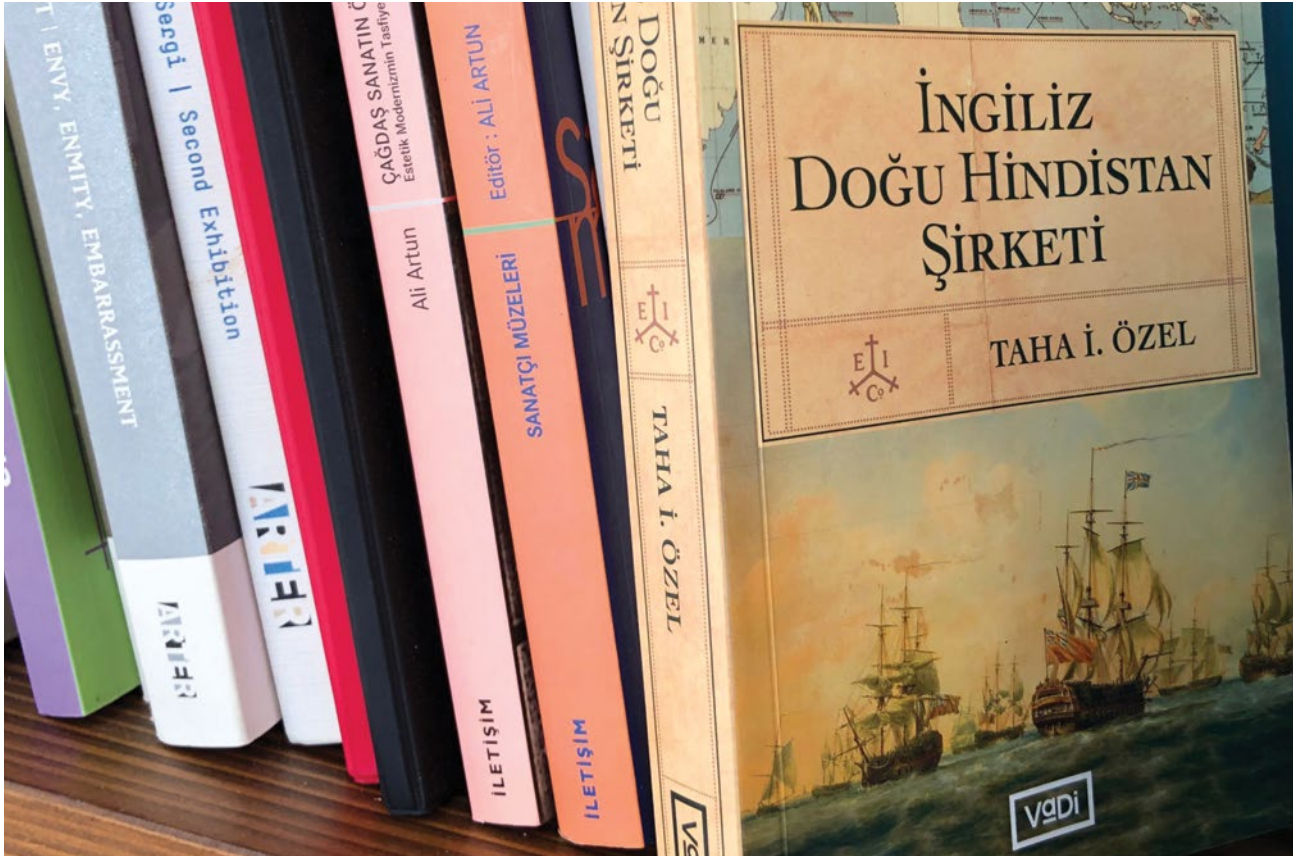
Fabrika üretiminin bir önceki aşaması olan pirinç tarımını incelediğim za-

man her bir köyde ihtiyacın çok fazlası kadar traktör olduğunu, çiftçi başına ekim alanının modern ülkelerin yüzde biri kadar olduğunu, bu yüzden de ton başı pirinç üretim maliyetlerinin (sulama, gübre, ilaç, teknolojik yatırım vb.) çok fazla olduğunu gördüm. Avustralya'da çiftçi başına 2000 dönüm olan ekilen arazi miktarı ülkemizde çiftçi başına 20 dönüm bile değildi. Araştırmamı bir ileriki seviyede devam ettirdiğim zaman Türkiye'de pirinç satan yüzlerce farklı marka olduğunu gördüm. Bu firmalar birbirleriyle sadece fiyat rekabetine girip, her geçen sene birbirlerini batırmaktadırlar. (Komik olan ise her sene bir firmanın piyasanın çok altında fiyatlarda ürün satarak bütün piyasadaki alacaklılarını dolandırıp kaçmasıdır, neredeyse her sektörde bunu duyuyorum.)

Tarlada verimsizlik, fabrikada verimsizlik, piyasada verimsizlik. Bunun yerine devletin çeşitli teşvik ve vergilendirme sistemiyle bu tarlaları, fabrikaları ve şirketleri birleştirmesi, şirketlerin birleşmeye yönelmelerini, birleşen şirketlerin de Türk tüketicisine yüksek verim sayesinde düşük maliyetli, iyi kalite ürünler sunarken ülkemizin ürünlerini yurtdışına ihraç etmesi ve birer uluslararası şirket haline gelmeleri gerekmektedir. Global şirket güzel bir internet sitesi, janjanlı bir ambalaj, güzel bir reklam

bir filminden çok daha fazlasıdır. Bir ülkenin devasa cirolar üreten global şirketlerinin olması için arkasında uzun yıllar istikrarlı bir şekilde kendisini ve çevresini büyüten bir verimli bir sanayiye ihtiyacı vardır. İçimden bir ses ülkemizdeki çoğu sektörün pirinç örneğinde verdiğim verimsizlikler deryasında yüzdüğünü söylemekte. Özellikle gemi inşa, lojistik, demir-çelik, çimento, tekstil ve turizm incelemek istediğim sektörler arasında.

Gördüğümüz gibi mevcut tablo karanlık ancak ülkemizin 2002-2012 yılları arasında yaptığı makro atılımlar bana gelecek için ümit vermekte. Doğru adımlar atıldığı ve milli bir şuurla bütün olarak hareket edildiği zaman başarının geldiğini İngiliz Doğu Hindistan Şirketi ve tarih bizlere göstermekte. Güney Kore, Tayvan ve Çin örneklerine baktığımız zaman istenildiği takdirde düşünülen çok kısa bir zamanda başarı gelebilir, yeter ki yöneticiler doğru niyetli, çalmayan ve liyakatli olsun. Umarım bu kitap en fazla sayıda kişiye ulaşır ve ülkemizde sanayi ile büyüyen uluslararası şirketlerin önemine olan farkındalık artar. Yoksa daha çok biz neden fakiriz diye birbirimize sorarız. Sizlere ve okuyuculara bu röportaj için teşekkür eder, iyi günler dilerim.





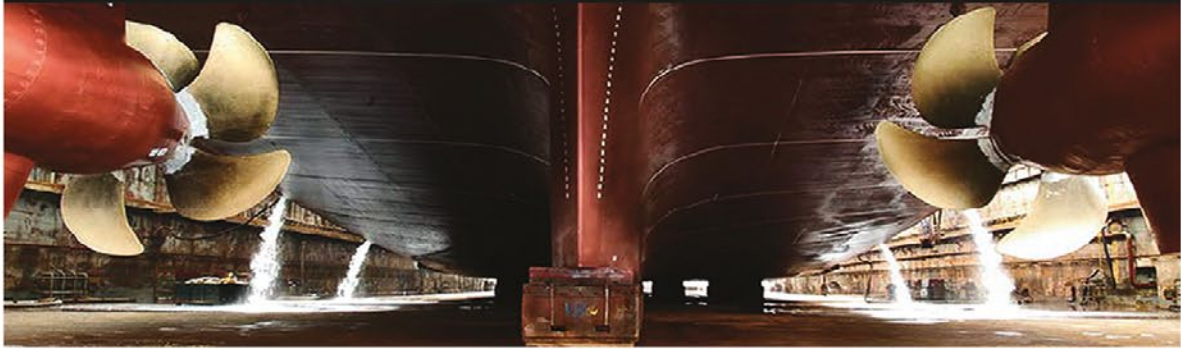


# Beşiktaş Marine



## Beşiktaş Marine

At Beşiktaş Marine, we aim to provide customers with good service, superior products and competitive prices. Working in close partnership with top manufacturers all over the world, we offer high-quality, cost-effective and tailor-made solutions for our customers' needs.



Expert Ship Service and Repair

Ship Chandling and Technical Store



Crewing and Ship Agency Service



Provision and Bonded Store



Beşiktaş Marine

+90(216) 701 15 00

+90(216) 701 15 05

+90(535) 898 19 84

info@besiktasmarine.com

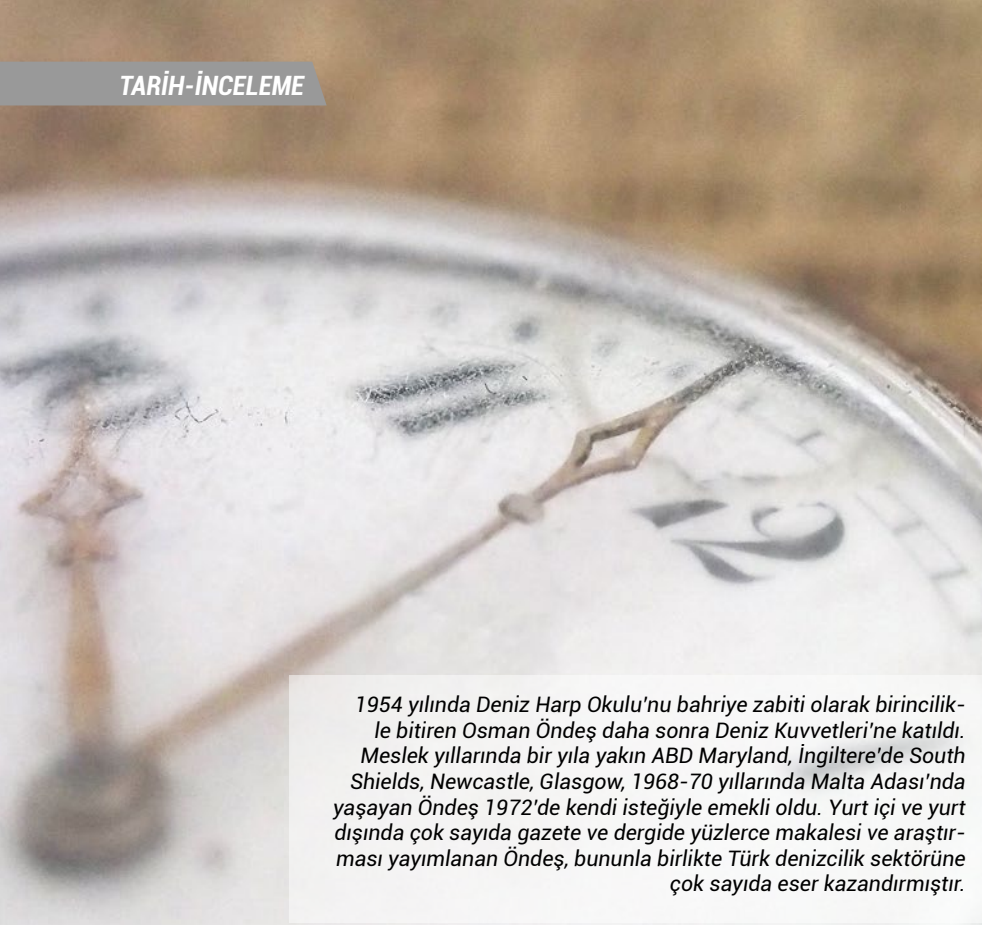
service@besiktasmarine.com

@besiktasmarine

@MarineBesiktas



www.besiktasmarine.com



1954 yılında Deniz Harp Okulu'nu bahriye zabiti olarak birincilikle bitiren Osman Öndeş daha sonra Deniz Kuvvetleri'ne katıldı. Meslek yıllarında bir yıla yakın ABD Maryland, İngiltere'de South Shields, Newcastle, Glasgow, 1968-70 yıllarında Malta Adası'nda yaşayan Öndeş 1972'de kendi isteğiyle emekli oldu. Yurt içi ve yurt dışında çok sayıda gazete ve dergide yüzlerce makalesi ve araştırması yayımlanan Öndeş, bununla birlikte Türk denizcilik sektörüne çok sayıda eser kazandırmıştır.



**Osman Öndeş**  
Deniz Ticaret Tarihi Yazarı

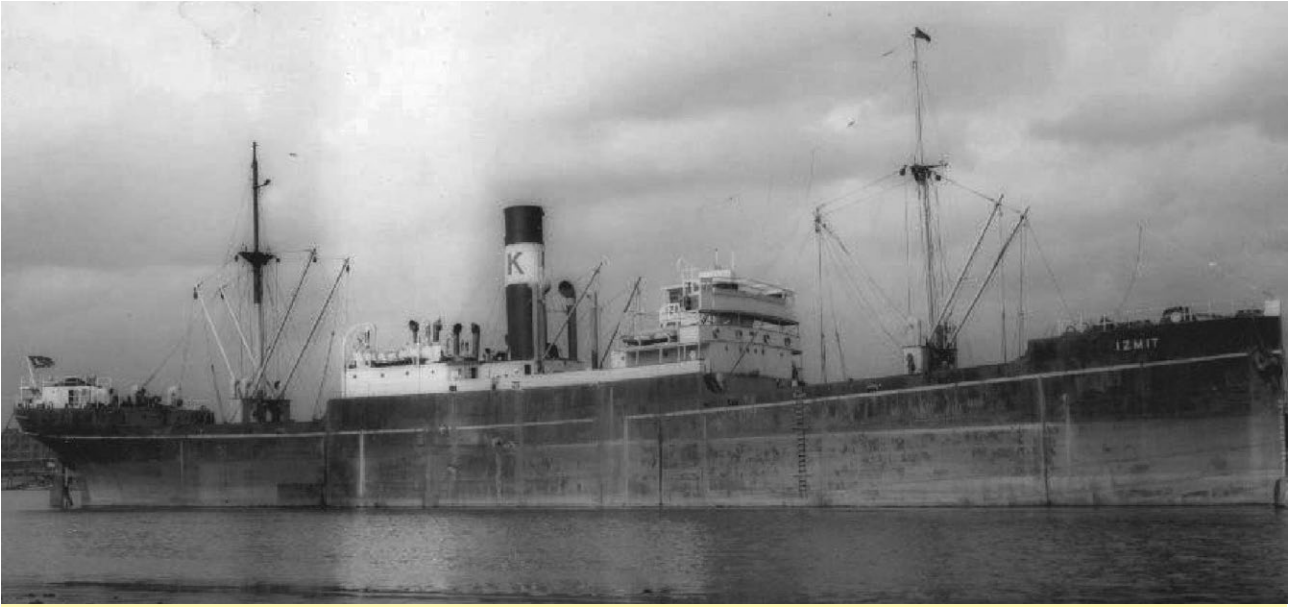
## Geçmiş Zaman Olur ki...

### İzmit'in Bilinen İlk Armatörü: Mahir Kışınbay

50'li yılların etkin armatörlerinden Mahir Kışınbay ve kardeşleri hakkında bilgi edinmek uzun uğraşlardan sonra mümkün olabilmektedir. Mahir Kışınbay 1909 yılında babasının kaymakam olması nedeniyle Adana'nın Feka Nahiyesi'nde doğdu. Babası emekli olduktan sonra İzmit'e yerleşti. Mahir Kışınbay ailesiyle birlikte bundan sonraki yaşamını İzmit'te sürdürdü ve toptan gıda alım ve satım işi ile ticari hayatına başladı. Adapazarı - İzmit - Bursa; İzmit - Kandıra; Kandıra - Üsküdar arasında otobüs işletmeciliği yaptı. Anadolu'ya tuz satışı yaptı. Bu dönemde, İzmir'de üretilen tuzu taşımak için bir gemi satın aldı ve bu gemiye Kocaeli adını verdi. Armatörlükle ilgili olarak Kışınbay Biraderler Ltd. Şti.'yi kurdu. Bu geminin ardından satın aldığı üç gemiye Nazar, Kanal ve İzmit isimlerini verdi ve armatörlük yaşamında önemli ilerlemeler kaydetti. Ticaret hayatında müteahhit olarak da başka taşımacılık konularına yöneldi. Sarıyer Barajı'nın nakliye işini aldı, kara ulaşımı için kamyon taşımacılığı yatırımını genişletti. Her sene hacı adaylarının denizyoluyla daha güvenli ve rahat seyahatlerini temin amacıyla büyük rağbet gören Türkiye'den Cidde'ye gemileriyle hacı seferleri düzenledi.



Mahir Kışınbay ailesi; Mahir Kışınbay, eşi Seviye Kışınbay ve çocukları; (Soldan) Kucaktaki bebek Mehmet Nuri Kışınbay, Mehmet Uğur Kışınbay, Ergün Kışınbay, İbrahim Metin Kışınbay. Kaynak - Mahir Kışınbay aile arşivi.



İzmit adı verilen vapur. Kaynak: Kışınbay aile arşivi.

Eşi Seviye Kışınbay'la mutlu bir evlilikleri vardı. İyi günde kötü günde tüm çabaları ve güçlükleri paylaşmayı başarmış bir aile oldular. 5 Mayıs 1967 günü 58 yaşında İstanbul'da vefat etti. Uğur, Metin, Ergün ve Nuri adında 4 oğlu bulunmaktaydı. Mahir Kışınbay gençlik yıllarında Kocaelispor'un kurucuları arasında yer almıştır.



"Kışınbay Biraderler Ltd. Şti" armatörlük şirketinin gemilerindeki baca forsu ve flaması. Osman Öndeş arşivi.

2014 yılı kasım ayında Kışınbay soyadlı bir şahsın vefat ilanından hareket ederek, Mahir Kışınbay'ın adını taşıyan torunu Mahir Kışınbay'a ulaşmam, Kışınbay konusundaki bilgilere ve fotoğraflara da ulaşmamı sağlamıştır. Bu nedenle dedesinin adını taşıyan torun Mahir Kışınbay'a ve belgeler için yardımcı olan aile bireylerine teşekkür ederim. Mahir Kışınbay, dedesinin artan zorluklara karşılaştığını ve iflas eder duruma geldiğini belirterek, şöyle diyordu; "Maalesef hayatta insanlar her şey ile karşılaşabiliyor; önemli olan düştükten sonra ayağa tekrar kalkabilmektir. Babamın ve amcalarımın her zaman söylediği gibi, dedem mezarında borçsuz yatmaktadır. İflas nedeniyle karşılaşılan tüm borçları, oğulları tarafından çalışılarak ödenmiştir. En büyük amcam bir dö-

nem İsviçre'de yaşadı. Yaklaşık 7 yıl İsviçre'de kaldı. Dedemin ölümü de o zaman içerisinde gerçekleşti. Dedemin vefat ettiği gün İsviçre'de önemli bir imtihanı varmış ve dedem son günlerinde vefatı durumunda oğlunun istikbalini engellememesi için, ölüm ilanı verilmemesini vasiyet etmiş. Bu nedenle Türkiye'de vefat ilanı verilmemiş. Yalnız, İsviçre'deki işyerinden babasının ölümü nedeniyle izin alınca, çalıştığı işyeri ölüm ilanını İsviçre'de yayınlamış. Tarık Kışınbay, Beslen Kışınbay ve Mahir Kışınbay olmak üzere üç kardeştiler.

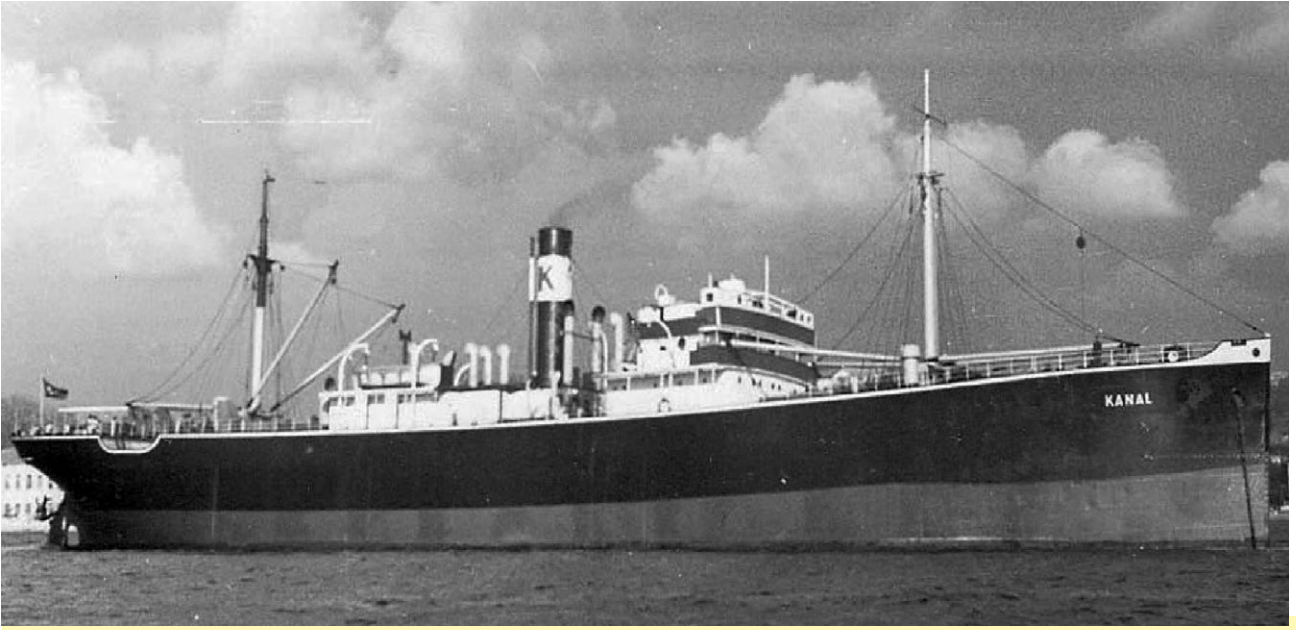
Mahir Kışınbay ve Kardeşleri 1949'da satın aldıkları gemiye "Nazar" adını vermişti. S.S Nazar 1911'de Danimarka Burmeister & Wein Norveç'li armatörlük firması O&A Irgens, Bergen için Manchoineal adıyla inşa edildi. 1,654 grt. ve boyutları: 255 ft, genişlik 36 ft'di. Servis sürati 12.5 knots'du.

- ▶ Gemi 1934 yılına kadar Jamaica, Küba, Colombiya ve New York limanları arasında sefer yaptı.
- ▶ 1934'de satıldı ve Katla adı verildi.
- ▶ 1945'de Eimskipafélag Reykjavíkur hf. firması tarafından satın alındı ve Reykjafoss adı verildi.
- ▶ 1949'da Kışınbay Biraderler Ltd. şirketince satın alındı ve Nazar adı verildi.
- ▶ 1955'de Cerrahzâde (Sönmez) firmasına satıldı ve Cerrahzâde adı verildi.
- ▶ 1967'de hurdaya çıkartıldı.

Mahir Kışınbay ve kardeşi Beslen Kışınbay'dan oluşan Kışınbay Biraderler Ortaklığı tarafından İngiltere'den satın alınan ve "Kanal" adı verilmiş genel yük gemisi, 6 Ekim 1950 günü İstanbul Limanı'na gelmiştir.

2,710 grt ve 1917'de C. Hill & Sons Ltd. Bristol Tersanesi'nde "New York City" adıyla inşa edilmiş olan genel yük gemisi, 1950 yılına kadar Bristol City Line of Steamships Ltd. firması adına tramp seferlerde çalıştırılmıştı. Üç genişlemeli ana makinesi Richardson, Westgarth & Co. Ltd. West Hartlepool imalâtıydı. II. Dünya Harbi yıllarında İngiliz Donanması ihtiyat filosunda nakliye gemisi olarak seferberlik kadrosuna alınmıştır.

Nazar vapuru aynı zamanda hac seferleri de yapmıştır. 1950 yılı hac mevsiminde gazetelere verilmiş çok sayıdaki ilanlarda hacı adayları için İstanbul'daki genel merkez ve Demiryolu Cad. No.73 - 75, İzmit; Birinci Kordon No.44, İzmir; Kavaklar Cad. No.1 Adapazarı; Salih Başer, Sanayi Cad. Hâl İçi No.6, İbrahim Çamoğlu, Tuzpazarı, Çancılar Cad. No.6 Bursa adresleri verilmektedir. Bu adreslerin ilk üçü Kışınbay Biraderler Ortaklığı'na aittir. 30 Nisan 1951 Pazar günü Galata Rihtımı'ndan İsrail'e hareket edecek Nazar Vapuru 55 TL'ye yolcu davet etmektedir. Bilet Satış yerleri, Kışınbay Biraderler Ortaklığı'nın Galata, Rihtım Cad, Kefeli Hüseyin Han K.2 No.16 - 16 Karaköy genel merkezi ve Galata, Rihtım Cad, Hovagimyan Han K.4 Karaköy'deki Nak. Seyahat Acenyesi - İhsan Özarmarın'dır.



Mahir Kışınbay'ın "Kanal" adındaki ikinci vapuru. Kaynak: Kışınbay ailesi arşivi.

### **Kışınbay Biraderler Ortaklığı'nın dördüncü gemisi...**

"İzmit" Kışınbay Biraderler Ortaklığı'nın dördüncü gemi 1952 yılında satın aldıkları 813 Kızak Numaralı ve 1928 Lithgows Port Glasgow inşa "Basford" isimli buharlı makineli genel yük gemisidir. Bu geminin ilk adı "Kingsborough" dur ve 14 Ağustos 1928'de denize indirilmiştir. 3,368 grt. ve 2,030 nrt. olan gemi 340.1 feet tam boy, 48.8 feet genişlik ve 22.7 feet derinliğe sahiptir. Gemi "Kingsborough Shipping Co Ltd Glasgow" adına inşa edilmiştir. Şirketin o tarihteki Genel Müdürü Patrick D. Hendry idi. Buhar ana makinesi J. G. Kincaid & Co Ltd, Greenock üretimi 3 genişlemeliydi ve 240 nhp güç ürettiyordu. 1947'de Genel Müdürü Jeffery German olan British Anthracite Sales, Swansea Cardiff'e satıldı ve gemiye "Basford" adı verildi. Basford, 1952'de Kışınbay Biraderler Ltd. şirketine satıldı ve gemiye "İzmit" adı verildi. 1963 yılı ortalarında hurdaya çıkartılan "İzmit", aynı sene Eylül - Ekim aylarında Eckhardt & Co. tarafından Hamburg'da söküldü.

Kışınbay Biraderler'in İzmit - İstanbul arasında otobüs çalıştırdıkları gibi, 1950 -60 yılları arasında inşaat müteahhittliği yaptıkları da görülmektedir. İnşaat müteahhiti olarak şirketin muhasebecisi İbrahim Dorum'un gazetelere verdiği ilandan şirketin "Kışınbay Biraderler Ltd." olduğu ve "Galata, Rıhtım Cad, Kefeli Hüseyin Han K.2 No.16 - 16 Karaköy" adresinde faaliyet gösterdiği anlaşılmaktadır.

### **Kışınbay Biraderler'e ait İzmit şilebi İtalya'da haczedildi.**

Mahir Kışınbay'ın başkanlık yaptığı Kışınbay Biraderler Ortaklığı denizcilik şirketinin ödemeler konusunda giderek artan sorunlarla karşılaştığı anlaşılmaktadır. Nitekim 30 Aralık 1960 tarihli haberlere göre Kışınbay Biraderler'e ait İzmit şilebi İtalya'nın Livorno Limanı'nda haczedilmiş ve limandan ayrılmaması için İtalyan deniz polisi tarafından her türlü önlem alınmıştır. Habere göre; "Geçen sene başında Almanya'da tamire giren ve 138.000 mark tamir borcunu ödemeyen gemi sahipleri, İtalyan firmalara da 16 milyon liralık borç takmışlardır. İzmir şilebi hakkında İtalyan ve Alman firmaları tarafından haciz kararı çıkartılmıştır. Gemi personeli de 5 aydan beri maaşlarını alamadıklarından gazinolarda ve otellerde garsonluk yapmaktadırlar. İzmit şilebi sahipleri geminin yüzde 75 hissesini bir avukata satmışlardır.

Kışınbay Biraderler Ortaklığı son derece bakımlı gemileriyle başarılı bir armatörlük yapmalarına rağmen, işletmede meydana gelen aksaklıklar sonucunda, ayrıca gemilerini de yenileyemediklerinden armatörlük ve denizcilik sahnesinden çekilmişlerdir. Mahir Kışınbay vefat etmiş ve seneler içerisinde Mahir Kışınbay ve Seviye Kışınbay'ın büyük oğlu Ergin Kışınbay'ın eşi Serpil Kışınbay genç yaşta tutulduğu hastalıktan kurtulamayarak 31 Temmuz 1980 günü vefat etmiştir. Serpil Kışınbay, Sehabettin ve Ayşe

Yalçınkaya'nın kızıydı. Uğur, Metin ve Nuri Kışınbay'ın yengesi oluyordu. Çocukları Özlem ve Mahir Kışınbay'dı. Cenazesi 1 Ağustos 1980 günü Küçükyalı Altın-tepe Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben defnedildi. Mahir Kışınbay ve Seviye Kışınbay'ın oğlu ve Birsen Kışınbay'ın eşi Mehmet Nuri Kışınbay 20 Kasım 2014 günü vefat etti. Çocukları Arzu ve Meriç Turna'ydı. Şiraz ve Yosun Turna'nın dedesi oluyordu. Cenazesi 21 Kasım 2014 Cuma günü öğle namazını müteakiben Karacaahmet Şakirin Camii'nden kaldırılarak İzmit Merkez Bağçeşme Mezarlığı'nda defnedildi.

### **Bir devrin sonu!**

Bir devrin müteşebbis insanlarından ve armatör kimliği ile Mahir Kışınbay'ı ve kardeşlerini rahmetle anıyor ve bu öyküyü başladığımız satırlardaki gibi Mahir Kışınbay'ın adını taşıyan torunu Mahir Kışınbay'ın sözleriyle bitiriyorum; "Maalesef hayatta insanlar her şey ile karşılaşabiliyor, önemli olan düştükten sonra ayağa tekrar kalkabilmektir. Babamın ve amcalarımın her zaman söylediği gibi, dedem mezarında borçsuz yatmaktadır. İflas nedeniyle karşılaşılan tüm borçları, oğulları tarafından çalışılarak ödenmiştir."

SEAPART

# 31 Senedir denizcilik hizmetinde!

Gemilerin sorunsuz seyri ve işletmecilerin işlerini kolaylaştırmak için...

- Ana makine, jeneratör ve tüm yardımcı donanımlar
- Pervane şaft sigili
- Güverte donanımları
- 40 civarında ürünün Türkiye ana distribütörü olarak...



Dünyanın birçok yerinde depolama imkanıyla, Türkiye'de ve yurt dışında güvenilir iş ortağınız.

seapart@seapart.com



**Duygu Karaoğlanoğlu**  
Psikolog

Maltepe Üniversitesi Psikoloji (İngilizce) Bölümü'nü tamamlamış ve ardından başladığı Yakın Doğu Üniversitesi Klinik Psikoloji yüksek lisans programına devam etmektedir. 2018 yılından bugüne psikoloji alanında eğitim ve klinik çalışmalarını sürdürmektedir. Kurucusu olduğu Duka Psikoloji 'de psikolog olarak aile ve çift, yetişkin ve ergen alanları üzerinde çalışmaktadır.

## Gemi Adamlarının Yaşadığı Yorgunluk

*"Bana İsmael de. Bir kaç yıl önce... Kıyı da beni etkileyecek bir şey yokken, biraz denize açılmanın ve denizi görmenin dünyanın bir parçası olduğunu düşünüyordum."*

Melville'nin yazmış olduğu Moby Dick: Beyaz Balina'nın giriş paragrafı olan bu cümleler denizciliğin romantik kısmına bir bakış atar. Denize açılmak ve uzun süre denizde kalmak ise işin zorlu kısmını oluşturur. Zorlu kısım; içerisinde belli şartlar altında ortama uyum sağlamayı, psikolojik ve fiziksel olarak dayanıklı olmayı, stresten başa çıkmayı barındırır.

Zorlu kısımların içinde yer alan ortama uyum sağlama konusunda yapılan bir araştırmada, katılımcılar gemiye çıkmadan iki hafta önce ve gemiye çıktuktan iki hafta sonra günlük rutin faaliyetlerini, uyku sürelerini ve uyudukları saatleri tablolarına kaydettiler. Tablolardan çıkan sonuca göre gemi adamlarının en çok düzensiz uyku saatleri ve uykusuzluk konusunda sıkıntı çektiği görüldü.

### Gemi Adamlarında Yorgunluğun Nedenleri

Yorgunluğun nedenleri ikiye ayrılır: Fizyolojik nedenler ve psikolojik nedenler.

Kansızlık, diyabet, virüslü enfeksiyonlar, tiroid gibi hastalıklar, vardiyalı işten dolayı yaşanan uyku düzensizliği, fazla kafein tüketimi, hipertansiyon gibi etmenler fizyolojik kaynaklı yorgunluğa sebep olur.

Yorgunluk, psikolojik olarak "bir işi yaparken duyulan öznel isteksizliği" ifade eder. Gemi adamlarının ailelerinden/ sevdiklerinden uzakta olması, gemi içinde izole olmaları ve yalnız hissetmeleri psikolojik kaynaklı yorgunluğa ve strese yol açar.

Uykusuzluk da strese ve yorgunluğa neden olur. Yorgunluk; odaklanma güçlüğü, dikkat eksikliği, tahammülsüzlük ve verilen tepkilerde yavaşlama gibi problemleri ortaya çıkarır. Uykusuzluğun yanı sıra çevresel ko-

şullar, sık liman seyahatleri, çalışma süresinin fazlalığı, stresli çalışma ortamı gibi etkenler de gemi adamlarının yorgunluklarının sebepleri arasında yer alır. Uykusuzluk, yorgunluk ve motivasyon eksikliği (öznel isteksizlik) beraberinde gerekli prosedürlerin dışına çıkma, kısa yolların tercih edilmesi, insan faktörlü deniz kazaları gibi olumsuz sonuçlarda artışa sebep olabilir.

### Çözüm Önerileri

Tükettiğimiz besinlerin psikolojik ve fiziksel durumumuza etkisini düşünerek vücut için gereken vitamin ve minerallerin düzenli alınması, sağlıklı beslenilmesi, yağlı yiyeceklerden uzak durulması gerekir. Sigara ve alkol kullanımını en aza indirilmelidir. Bitkinlik hissini azaltmak, kalp krizi riskini en aza indirmek, kazalardan ve yaralanmalardan korunmak adına spor veya egzersiz yapılabilecek ortam ayarlanmalıdır. Uyku kalitesini arttırmak için ortam sessiz ve karanlık olacak şekilde düzenlenmelidir.



**Yasemin Coşkunöz**  
Uzman Diyetisyen

2018 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi, Beslenme ve Diyetetik Bölümü'nden Onur Öğrencisi olarak mezun oldu. Akabinde, aynı üniversitede Beslenme ve Diyetetik Bölümü'nde yüksek lisans eğitimini tamamladı. Sirkadiyen Sağlıklı Yaşam Merkezi'nde hizmet vermekte olup, Galatasaray Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü'nde öğrenim görmüştür. Halihazırda Lokman Hekim Üniversitesi'nde Beslenme ve Diyetetik alanında doktora yapmaktadır.



## Beslenme Alışkanlıklarımızı Nasıl Değiştiririz?

Beslenme alışkanlıklarımızı değiştirmek mümkün olmakla beraber bunun uzun ve çaba gerektiren bir süreç olduğunu unutmamalıyız. Beslenme davranış değişiminde farklı yöntemlerle ilerlemek mümkün. Çocuklarda resim veya oyun terapisi, yetişkinlerde ise farkındalık oluşturma bu yöntemlerden başlıcaları.

Biz henüz anne karnında iken beslenme alışkanlıklarımız şekillenmeye başlamakta. İlk olarak annemizin tükettiği öğünlerin içeriklerinden etkilenmekteyiz. Hamilelik süresince çok fazla basit şeker tüketimi olan annelerin çocuklarında ilerleyen yaşlarda diyabet ve obeziteye yakınlık görülebilmekte.

Bu bebekler genellikle doğum kiloları düşük olan ancak sonrasında hızlı kilo artışıyla fazla kilolu olan bireyler olmaktadır. Tabii unutulmamalıdır ki doğum sonrası beslenme özellikleri de bu süreci en az anne karnında beslenme kadar etkiliyor.

Başka bir açıdan gebelikleri boyunca besin alımı düşük olan ve besine ulaşmada güçlük çeken annelerin bebeklerinde de ilerleyen yaşlarda obezite ve diyabete yakınlık gözlemlenmiştir.

Her iki örnekte bize annenin beslenmesinin bebek sağlığı üzerindeki etkisini gösteriyor. Sadece anne karnında değil; doğduktan sonra da annemizin besin seçimi süt yoluyla bize ulaşarak tat reseptörlerimizin bu yönde gelişmesine neden olabiliyor. Bu nedenle emzirme sürecinde çok fazla tatlı tüketimi olan annelerin bebeklerinde çikolata, şeker gibi gıdalara yakınlığı gözlemleniyor.

Tüm bu süreçler, bizim besin tercihlerimizin şekillenmesinde oldukça önemli. Büyüme ve gelişmenin devamında da ailemizin beslenme alışkanlıklarını örnek almakta ve hayatımız ilk yıllarında bu alışkanlığı çoğunlukla sürdürmekteyiz. Bilinçli bireyler olduğumuzda ise artık vücudumuz mevcut beslenme alışkanlığımızı sürdürmeye yönelik hormonal etkinlik

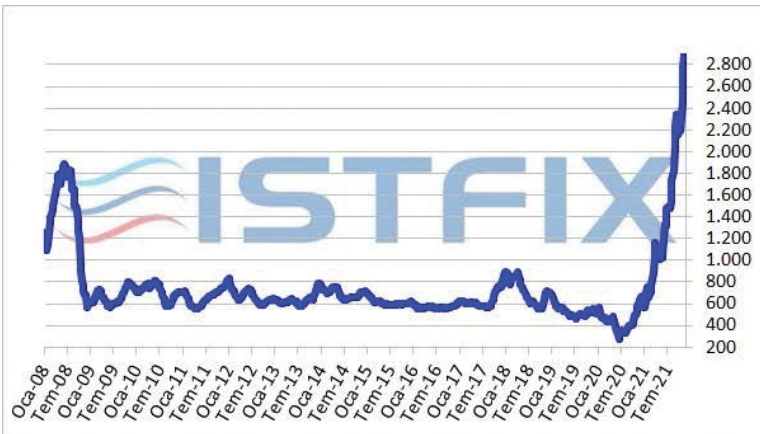
gösteriyor. Bu nedenle doğru beslenme alışkanlığı sadece kendimizi ve kendi sağlığımızı değil aile bireylerimizin sağlığını da etkiler. Beslenme davranış değişimi uzun vadeli bir süreç olup, tükettiğimiz gıdaları daha bilinçli tüketmemiz hedefler. Bu süreçte basit karbonhidrat içeren gıdaları en aza indirgeyip yağ tüketimimizde bitkisel yağ tercih etmeliyiz. Düzenli ve dengeli sebze, meyve ve kuru baklagil tüketimiyle lif, vitamin ve mineral ihtiyacımızı optimum düzeyde karşılayabilmeliyiz. Yine dengeli et ve yumurta tüketimiyle kaliteli protein ihtiyacımızı karşılamalı, bu sayede vücudumuzdaki yağ, kas oranını ideal aralıklarda tutmalıyız. Akdeniz diyeti, ideal beslenme modeli için bir örnek olup UNESCO tarafında korunma altına alınmış bir sürdürülebilir beslenme modelidir.

*Beslenmeniz sağlığınıza, sağlığınız mutluluğunuza neden olsun.*



## 49. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU VE DEĞERLENDİRMELER

**ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta yüzde 10'luk keskin bir düşüş kaydetti ve 2.827 puandan 2.540 puana düştü. Fakat navlunlardan ötürü değil sadece hava koşulları kaynaklı gecikmelerden ötürü. Bu durum biraz da "hava muhalafeti düzeltilmesi" şeklinde algılanabilir, lakin Noel rehaveti de yaklaşırken piyasa da geçici olsa da bir yavaşlama görülebilir.**



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl



## HABERLER

## Avrupa ve Birleşik Devletler

- ▶ Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre, Türkiye ekonomisi üçüncü çeyrekte yıllıklandırılmış yüzde 7,4 büyürken, çeyreklik bazda büyüme ise yüzde 2,7 olarak kaydedildi. Türkiye, üçüncü çeyrekte G20 ülkeleri arasında Hindistan'dan sonra ikinci en yüksek büyümeyi gösteren ülke oldu.
- ▶ İtalyan ticaret lobisi Confindustria'ya göre, İtalyan GSYİH'sinin hükümetin yüzde 6 hedefini aşarak yüzde 6,3 ile 6,4 oranında büyümesi ve 2022 yılının ilk çeyreğinde salgın öncesi seviyelere dönmesi bekleniyor. İtalya ekonomisi geçtiğimiz yıl Koronavirüs nedeniyle yüzde 8,9 daralmıştı.
- ▶ Almanya kasım ayı enflasyonu, tahminleri aşarak yüzde 6'ya yükselirken, tüketici fiyatları ise yüzde 5,2 ile 1992'den beri en yüksek seviyesine geldi. TÜFE ise yıllık yüzde 6'ya yükselerek, yüzde 5,5 olan beklentinin üzerinde ölçüldü.
- ▶ Acil toplanan G7 ülkeleri sağlık bakanları, küresel toplumun acil eylem gerektiren, yeni ve son derece bulaşıcı olan Omicron Koronavirüs varyantı tehdidiyle karşı karşıya olduğunu açıkladı. Öte yandan müteakip ifadeler varyantın bulaşıcılığının yüksek olmasına rağmen önceki virus varyantlarına göre çok daha az ölümcül olduğunu yönündeydi.



- ▶ İspanya'da enflasyon, artan gıda fiyatları ve tedarik sıkıntılarının etkisi ile son 30 yılın en yüksek seviyesi olan yüzde 5,6'ya yükseldi.

## Emtia Haberleri

- ▶ Petrol fiyatları bu çeyreğin en düşük seviyelerine geriledi. Batı Teksas tipi ham petrol 66 dolar/varil, Brent ise 70 dolar/varil seviyelerine geriledi.
- ▶ Ukrayna Devlet Gümrük Servisi'ne göre, 2021/22 pazarlama yılının başlangıcı olan temmuz ayından bu yana Ukrayna, yıllık yaklaşık 4 milyon ton artışla 23.77 milyon ton ihrac etti. Ukrayna'nın ihracatını 14 milyon ton buğday (yıllık 2.5 milyon ton

artış), 4.87 milyon ton arpa (yıllık 1.21 milyon ton artış) ve 4.59 milyon ton mısır (yıllık 349 bin ton artış) oluşturuyor.

- ▶ 2021 yılının ilk dokuz ayında, Türkiye'nin demir cevheri ithalatı yıllık yüzde 12,2 artarak 8,16 milyon tona ulaştı. Aynı dönemde, Türkiye'nin Brezilya'dan yaptığı demir cevheri ithalatı yıllık yüzde 0,6 artışla 4,05 milyon ton olurken, Brezilya'yı 1,23 milyon ton ile İsveç ve 1,04 milyon ton ile Rusya takip etti.
- ▶ Yine Ocak-Eylül döneminde, Türkiye'nin pik demir ithalatı yıllık yüzde 3,1 düşüşle 892.000 ton oldu. Rusya, yüzde 28,1 düşüşle 364.000 ton pik demir tedarik ederek Türkiye'nin en fazla pik demir alımı yaptığı ülke oldu.
- ▶ Aynı dönemde, Türkiye'nin soğuk hadde sac ithalatı yıllık yüzde 6,3 artarak 612.000 ton oldu. Ana tedarikçi Rusya yüzde 31,3 düşüşle 243.000 ton soğuk sac gönderirken, Rusya'yı 213.000 ton ile Çin takip etti.
- ▶ Rus yetkililer, hurda ihracatındaki verginin minimum 70 avro/tondan 100 avro/tona çıkarmaya hazırlanıyor. İç piyasayı yüksek fiyatlı ihracattan koruma amacı taşıyan ve hala hükümet onayı bekleyen karara göre yeni vergi, 1 Ocak 2022 ile 30 Haziran 2022 tarihleri arasında geçerli olacak.
- ▶ Bu yılın Ocak-Eylül döneminde, Türkiye'nin Rusya'dan yaptığı hurda ithalatı 1,68 milyon ton oldu. 2020 yılında ise Rusya'dan yapılan toplam hurda ithalatı 2,35 milyon ton idi.



## NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
<b>Bu Hafta</b>	8.609	12.308	15.937	22.873
<b>Geçen Hafta</b>	8.171	11.681	15.125	21.707
<b>Geçen Ay</b>	7.537	10.776	13.952	20.025
<b>Geçen Yıl</b>	1.910	2.730	3.535	5.073



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

## TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
3,000	GRAINS (65')	BURGAS-BANDIRMA	1500/1500	50.00
3,300	STEEL PRODUCTS	GALATZ-ALEXANDRIA	1500/1000	75.00
3,300	HRC	ISKENDERUN-RAVENNA	2000/2000	66.00
3,400	STEEL PRODUCTS	NOVOROSSIYSK-MARMARA	3400/1700	35.00
3,500	SCRAP (75')	CONSTANTA-DILISKELESİ	800/1000	42.00
4,700	HRC	NOVOROSSIYSK-DILISKELESİ	2500/1500	33.50
5,000	GENERAL CARGO	VARNA-SKIKDA	1000/1000	80.00
5,000	COPPER CATHODES	SALERNO-ALEXANDRIA	1500/1250	50.00
7,700	WHEAT (45')	MARIUPOL-MARMARA	2000/2000	42.00
7,700	WHEAT (45')	MARIUPOL-ALIAGA	2000/2000	47.00
8,000	MINERALS	LARYMNA-TUZLA	2000/2000	14.00

Yukarıdaki tüm seferler ortalama 15 yaş profiline haiz gemilerin hız ve sarfiyat verilerine dayanılarak oluşturulmaktadır. Gemilerin ana yakıtı IFO 180, ikincil yakıtı ise MDO'dur. Tüm seferler yükleme limanının asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklere, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez.

## S &amp; P ve Hurda

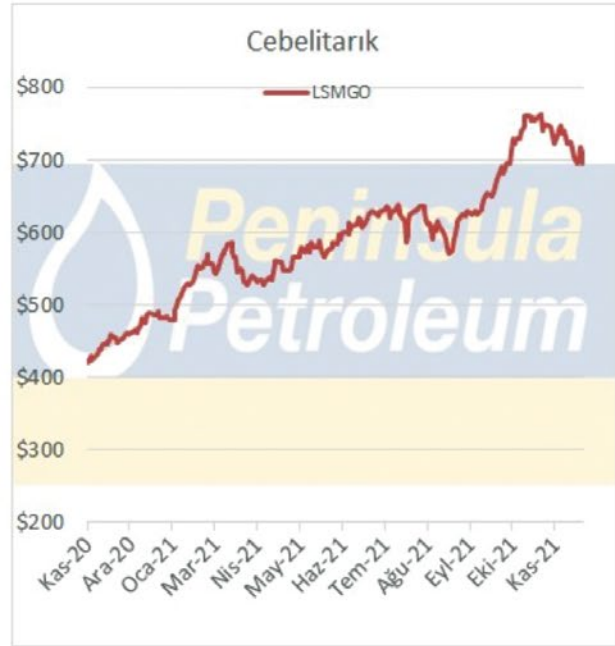
Bu hafta Uzak Doğu'da teslim 2001 Çin inşası 3.000 DWT'lik bir kosterin 1,2 milyon dolara satıldığı raporlandı. Ayrıca 1986 yapısı 3.200 DWT'lik Rus nehir tipi bir gemi de 1,6 milyon dolar civarına el değiştirdi.

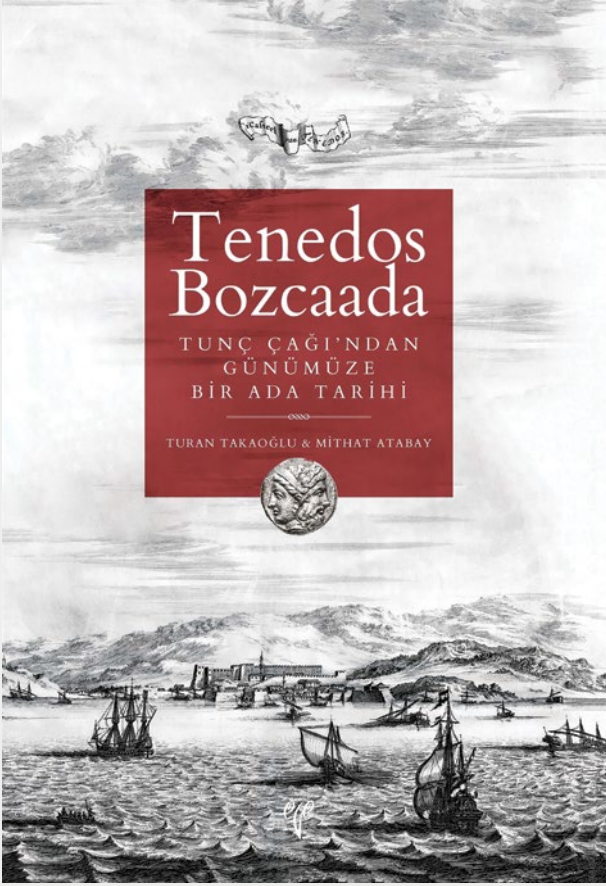
## YAKIT

Bu hafta gemi yakıtları gözle görülür şekilde düşmüş durumda.

	Rotterdam	Gibraltar	Malta	İstanbul
USD / mt	<b>MGO</b>	<b>MGO</b>	<b>MGO</b>	<b>MGO</b>
Bu Hafta	635,50	695,00	680,00	712,50
Geçen Hafta	648,50	704,00	726,50	746,50
Değişim	-2,00%	-1,28%	-6,40%	-4,55%

Avrupa Gemi Yakıt Fiyatları





## TENEDOS BOZCAADA

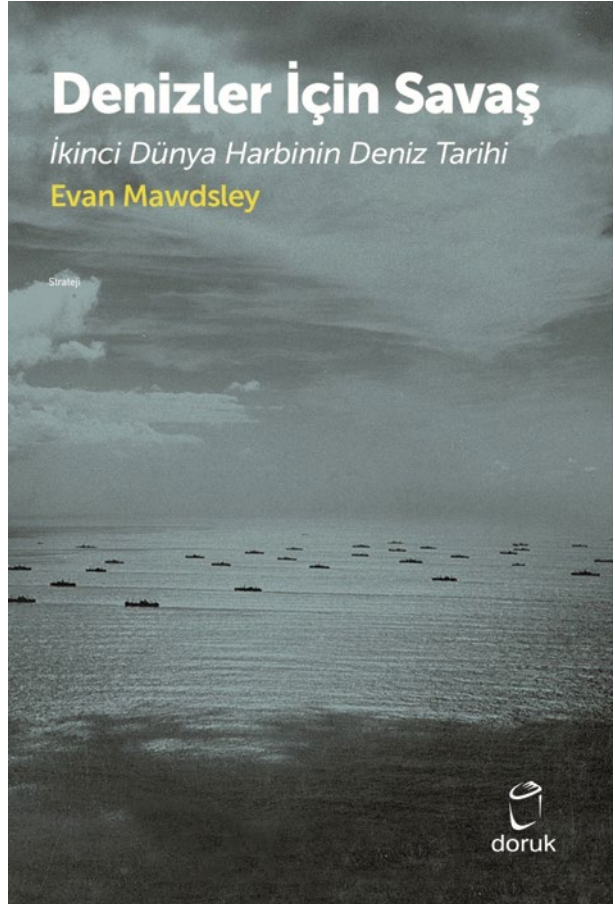
**Turan TAKAOĞLU & Mithat ATABAY**

Çanakkale Boğazı girişini kontrol eden önemli bir coğrafik noktada yer alan Tenedos/Bozcaada kendine hem Yunan kültürünün en erken tarihli edebi eseri Homeros'un İlyada destanı hem de Roma kültürünün kuruluş felsefesini yansıtan şair Vergilius'un yazdığı Aeneas destanında çok önemli bir yer bulur. Osmanlı egemenliği boyunca da siyasi olayların içinde olmaktan kendini kurtaramayan Bozcaada, Osmanlı İmparatorluk sistemi altında çoğu zaman beraber hareket eden Türk ve Rumlara huzur ve uyum içinde yaşadığı bir ada olmayı başarmıştır.

## DENİZLER İÇİN SAVAŞ

**Ewan MAWDSLEY**

İkinci Dünya Savaşı'nın denizcilik tarihinin güçlü ve yetkin bir anlatımı, tamamıyla uluslararası bir perspektifle bildiklerimizi tekrar gözden geçirmeye çağırın bir yapıt. Okyanusların komutası İkinci Dünya Savaşı'nı kazanmakta hayati bir öneme sahipti. 1942 yılının başlangıcında Almanya, Avrupa ana karasını ele geçirmişti, Japon İmparatorluğu da Güneydoğu Asyaya ve Pasifik Okyanusunun çoğuna yayılmıştı. Britanya ve uzaktaki Amerika "kıtaların savaşı"na dönüşmüş bu durumdan nasıl galip çıkacaktı? Ewan Mawdsley, kapsamlı çalışmasında 1939 yılındaki ilk U-bot operasyonlarından, Japonya'nın teslim oluşuna kadar denizlerdeki olayların izini sürüyor. Ortaklaşa karşı saldırının sadece deniz savaşları için değil aynı zamanda gemi yolları ve orduların denizi geçmesi için verilen mücadelede de belirleyici olduğunu savunuyor. Kitap, Atlantik, Pasifik Okyanuslarındaki gibi diğer küçük denizlerde geçen tüm önemli olayları ele alıyor. Ele aldığı bu alanda bir ilk olarak Britanya İmparatorluğu, Birleşik Devletler, Almanya, Japonya, Fransa, İtalya ve Sovyetlerin deniz kuvvetlerinin çabalarını birbirlerine bağlantılı şekilde inceliyor ve anlatıyor.





# MARBOX

DENİZCİLİK CEBİNİZDE

[www.marbox.com.tr](http://www.marbox.com.tr)



 **ISTFIX**

[www.turkdeniz.com](http://www.turkdeniz.com)

 **IDEAS**

[www.istfix.com](http://www.istfix.com)

[www.denizstrateji.com](http://www.denizstrateji.com)



**/turkdenizcom**



**(0543) 742 10 53**



[www.imgetercume.com](http://www.imgetercume.com)

[www.tercumeofisi.com](http://www.tercumeofisi.com)

## 160 dilde çeviri hizmeti

- ✓ *Yeminli tercüme*
- ✓ *Noter onaylı tercüme*
- ✓ *Apostilli tercüme*
- ✓ *Konsolosluk onaylı tercüme*
- ✓ *Teknik-ticari-hukuki tercüme*
- ✓ *Denizcilik ve gemi tercümeleri*

### MERKEZ:

Naci Kasım Sokak,  
No: 10 Daire:4  
Mecidiyeköy-Şişli-İstanbul  
info@imgetercume.com  
0212 217 5541  
0544 741 1071

### ŞUBE:

İzzettinbey Cad.  
Yurtseven Sokak,  
Eldebran Sitesi A2 Blok  
Kat:1 Daire: 3  
Bulgurlu- Üsküdar/İstanbul  
info@imgetercume.com  
0216 223 0643  
0544 741 1071



ISO 9001

BUREAU VERITAS  
Certification



# KEEP YOUR ENGINE RUN UNTIL YOU STOP

YAF DIESEL SHIP SPARE PARTS TRADING LTD.CO

EVLIYA CELEBI MAH. MEHMET AKIF SOK. NO: 1 TUZLA | ISTANBUL

+90 216 494 49 02

+90 533 281 24 77

+90 850 225 23 00

info@yafdiesel.com.tr

www.yafdiesel.com.tr

With Trust and Care



Katip Salih Sok. No: 36 Koşuyolu, Kadıköy - İstanbul / TURKEY  
P + 90 216 327 23 23 F + 90 216 327 23 26  
E [hkalkavan@hkalkavan.com](mailto:hkalkavan@hkalkavan.com) W [hkalkavanshipping.com](http://hkalkavanshipping.com)

**HKALKAVAN**  
SHIPPING AND MANAGEMENT